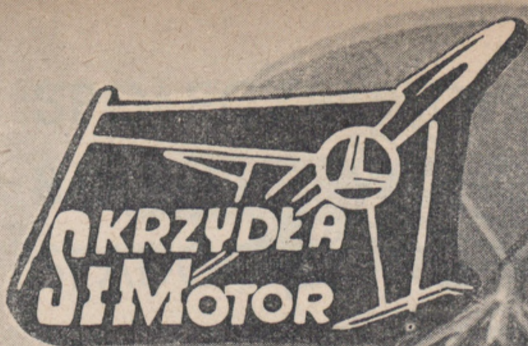


Nr 16 (252) ROK VI
15 – 21 KWIETNIA 1951
CENA 60 gr

OBRONIMY POKÓJ!

W końcu marca obradował w Warszawie Polski Komitet Obrońców Pokoju, który kieruje całym ruchem obrońców pokoju w naszym kraju oraz reprezentuje go w Światowej Radzie Pokoju. Otóż PKOP, zgodnie z uchwałami berlińskiej sesji Światowej Rady Pokoju uchwalił Manifest do narodu polskiego i postanowił przeprowadzić w połowie maja Narodowy Plebiscyt Pokoju.

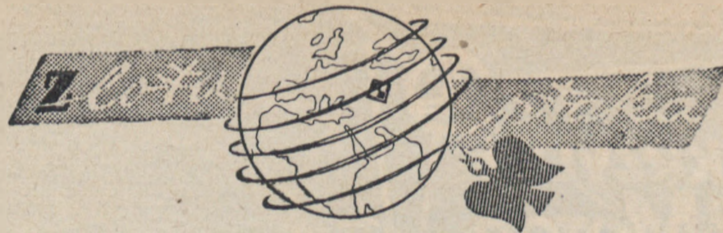
„Z wiarą i spokojem spoglądamy w przyszłość, bo wiemy, że wykonanie Planu Sześcioletniego przyniesie rozkwit naszej Ojczyzny. Sprawą honoru naszego narodu i obowiązkiem wobec kraju ojczystego jest uczynić wszystko, co w naszej mocy, by zwyciężył światowy front obrońców pokoju... Nie chcemy wojny! Pragniemy pokoju!“ — mówią piękne i dumne słowa Manifestu.

Dla każdego z nas jest jasne, że sprawa zachowania pokoju i wykonania Planu Sześcioletniego, to najważniejsze nasze zadania. Przecież pokój, to dla nas jedyna możliwość wspaniałego budownictwa w naszym kraju i ciągłego wzrostu dobrobytu ludzi pracy; tylko podczas pokoju mogą u nas powstawać gigantyczne, ogromne fabryki i huty, słoneczne osiedla robotnicze, nowe szkoły, teatry, szpitale, żłobki. Nie chcemy i nie pozwolimy, aby wspaniałe, szczęśliwe dni wiosny na Mazowszu i Podhalu, na Pomorzu i na Śląsku wypełniły się wyciem nurkujących samolotów, hukiem bomb i jękiem rannych. Nie chcemy i nie pozwolimy, aby znowu ginęli nasi najbliżsi, aby płonęły nasze domy rodzinne, biblioteki, zabytki kultury narodowej.

Czy jesteśmy w stanie obronić pokój? — pytają jeszcze niektórzy. Tak! Jest nas, obrońców i zwolenników pokoju, prawie miliard, to znaczy połowa ludzkości, jaka żyje na naszym globie. Wspaniałe zwycięstwo Apelu Sztokholmskiego, z obecnie powiększającą się z każdym dniem liczbą podpisów pod Apelem Światowej Rady Pokoju, dowiodły jedności obrońców pokoju. Bo przecież nasze interesy, to znaczy interesy prostego człowieka pracy w Holandii, w Stanach Zjednoczonych, w Związku Radzieckim i w ogóle we wszystkich krajach świata są przeciwne zbrodniczym planom nowej wojny jaką chcieliby rozpętać imperialiści, aby znowu pęczniały kasy ich koncernów zbrojeniowych, wzrastały dochody, spadała stopa życiowa robotników.

W naszej codziennej, powszedniej walce o pokój jesteśmy razem z naszymi kolorowymi braćmi znad Żółtej Rzeki, Hudsonu, Rio de Oro i Gangesu, z naszymi kolegami z Budapesztu, Barcelony, Buenos Aires, Londynu, Kijowa Szanghaju. Wszystkich nas łączy jedna wspaniała idea: obrona najcenniejszego dobra ludzkości — pokoju.

Józef Stalin mówił: „Pokój będzie zachowany i utrwalony, jeżeli narody wezmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą jej broniły do końca“. I obronią!



KATOWICE MAJĄ WOJEWÓDZKI OŚRODEK PROPAGANDY LIGI LOTNICZEJ

W dniu 18 marca br. otwarty został w Katowicach Wojewódzki Ośrodek Propagandy Ligi Lotniczej. Placówki tego rodzaju będą powstawać we wszystkich Okręgach Ligi Lotniczej. Na zdjęciu: na otwarcie Ośrodka czeka licznie zgromadzona młodzież z kół i modelarni LL oraz starsi.

Foto: LL



ZAWODY MODELI POKOJOWYCH W BRATYSŁAWIE

W dniu 4 marca br. w wielkiej sali Reduta w Bratysławie (Czechosłowacja) odbyły się ogólnokrajowe zawody modeli pokojowych „Ku czci Igora Manku“, pioniera tej dziedziny małego lotnictwa. Udział w zawodach wzięło 130 modelarzy z całej Czechosłowacji. Drużynowe zwycięstwo odniósł Aeroklub Elektrosvit Nove Zamky. Na zdjęciu: modelarze przygotowują się do startu.

Foto: Letecke Noviny



SPOŁECZEŃSTWO BUDUJE WIEŻE SPADOCHRONOWE

Cały nasz kraj żyje dziś wielkim czynem 1-majowym. Dziesiątki, setki zobowiązań produkcyjnych podejmują załogi zakładów przemysłowych w całym kraju, wyrażając wolę walki w szerokim froncie narodowym o pokój i Plan 6-cioletni. Budując podstawy socjalizmu w Polsce naród polski z klasą robotniczą na czele wykazuje jednocześnie stale rosnące zrozumienie dla potrzeb ludowego lotnictwa.

Pragnąc przyczynić się do szybkiego rozwoju sportu lotniczego i dokumentując zarazem siłę więzów, łączących społeczeństwo z lotnictwem

inżynierowie, technicy i pracownicy Zjednoczenia Północno - Zachodniego Biur Projektowych Ministerstwa Budownictwa Miast i Osiedli — Oddział w Poznaniu, postanowili na apel Ligi Lotniczej, Organizacji Podstawowej PZPR i Związku Zawodowego wykonać bezpłatnie dokumentację techniczną dla budowy nowej wieży spadochronowej.

Pragnąc, aby Poznań jak najszybciej otrzymał wieżę spadochronową inżynierowie, technicy i pracownicy Zjednoczenia

wezwali swych kolegów z Biura Projektów Budownictwa Przemysłowego, aby przyłączyli się do ich inicjatywy i jak najszybciej pomogli w przygotowaniach do budowy wieży przez bezinteresowne wykonanie inwentaryzacji istniejącej dotychczas starej wieży. Inwentaryzacja ta jest niezbędna dla przeprowadzenia dokumentacji technicznej nowej wieży spadochronowej.

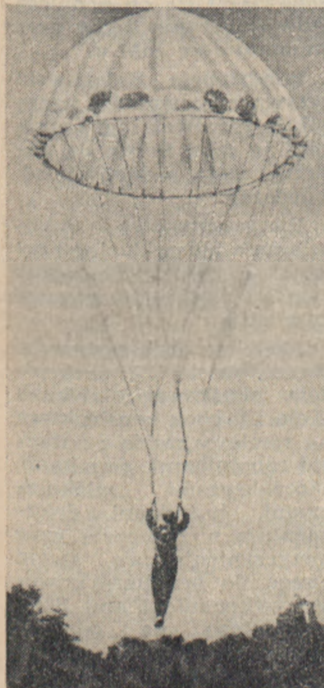
Inicjatywa, którą wykazali nasi technicy, inżynierowie i pracownicy budownictwa — godna jest największego uznania. Dowodzi ona wyraźnie, jak głęboko i trafnie społeczeństwo Ludowej Polski zrozumiało wagę zadań spełnianych przez lotnictwo w naszym kraju.

Poznań będzie miał wieżę spadochronową! Gwarantuje to energia i entuzjazm, które towarzyszą przedsięwzięciu pracowników Zjednoczenia i wszystkich członków Ligi Lotniczej w Okręgu.

* * *

I znów wieża spadochronowa! Tym razem w Sosnowcu. Pozwólcie, Czytelnicy, że przytoczymy treść listu nadesłanego do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej przez Zarząd Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu. Poniższe słowa najlepiej oddadzą atmosferę panującą wśród członków Ligi Lotniczej w gorących dniach wielkiego czynu 1-majowego:

W związku z otwarciem Wojewódzkiego Ośrodka Propagandy Ligi Lotniczej w Katowicach — Zarząd Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu na specjalnym zebraniu odbytym w dniu 17 marca 1951 roku zobowiązał się do wybudowania wieży spadochronowej na terenie miasta Sosnowca w terminie do dnia 1 maja 1952 roku.





Wyszkolenie spadochronowe jest niezbędnym elementem w całokształcie lotniczego szkolenia każdego pilota. Kandydaci na lotników odbywają przeszkolenie spadochronowe na kursach organizowanych przez Ligę Lotniczą. Na zdjęciach: fragmenty skoków z wież spadochronowych.

Foto: WAF (2)

Oddział Miejski LL w Sosnowcu, podejmując niniejsze zobowiązanie, pragnie włączyć swą pracę w ramy Wielkiego Planu 6-letniego na odcinku lotnictwa — Lotnictwa Polski Ludowej, służącego sprawie walki o pokój i interesom ludzi pracy miast i wsi.

Oddział Miejski LL w Sosnowcu wzywa do podejmowania podobnych zobowiązań wszystkie większe Oddziały Ligi Lotniczej na terenie całej Polski!

Zobowiązanie Oddziału Miejskiego LL w Sosnowcu, który poszedł śladem Oddziału LL w Stalowej Woli, jest nowym dowodem właściwego zrozumienia zadań Ligi Lotniczej i stanowi konkretny wkład w wykonanie Planu Sześcioletniego w lotnictwie sportowym. Wieża spadochronowa na terenie Sosnowca przysporzy naszemu ludowemu lotnictwu tysiące nowych skoczków spadochronowych.

Zobowiązania, dotyczące budowy nowych wież spadochronowych, tchną radością. Radość ta wypływa ze wspólnego źródła dla wszystkich ludzi pracy w naszej ludowej Ojczyźnie, walczących ofiarnie o pokój i Plan 6-letni. Z zobowiązań tych przebija głęboki patriotyzm, oddanie sprawie budowy socjalizmu i umiłowanie lotnictwa.

Więcej takich zobowiązań! Więcej wież spadochronowych w Polsce! Dając Ojczyźnie tysiące dobrze wyszkolonych spadochroniarzy, mnożąc jednocześnie szeregi pilotów, mechaników i pracowników lotnictwa, spotęgujemy siły światowego obozu pokoju!

Skupienie uwagi naszego społeczeństwa wokół spraw lotnictwa, twórcza, radosna praca nad pomnożeniem jego siły — to jeszcze jedna, dobitna odpowiedź dla żądnych wojny imperialistów.

J. Z.

LOTNICZY 1 MAJA

Pierwszy Maja to dzień, w którym masy pracujące na całym świecie dokonują przeglądu sił naszego wielkiego i potężnego obozu — obozu pokoju i postępu.

Nie zawsze polska klasa robotnicza mogła uroczyście obchodzić swoje święto. Do manifestujących robotników żandarmi i policjanci strzelali z karabinów. Święto Pierwszomajowe spływało krwią. Od kul burżuazyjnej policji ginęli z „Międzynarodówką" na ustach najlepsi synowie naszej ojczyzny. Wiele ofiar ponieśli nasi ojcowie, abyśmy dzisiaj mogli kroczyć z radością i śpiewem w Pierwszomajowym pochodzie jako wolni ludzie.

1 maja w Hiszpanii, Indonezji Korei czy Francji przebiega pod znakiem walk mas pracujących o wolność i wyzwolenie społeczne.

Bohaterski naród Korei walczy ze zbrodniczym agresorem amerykańskim o wyzwolenie swojej ojczyzny, lud Indonezji w krwawym boju zrzuca jarzmo niewoli imperialistów zza oceanu. Naród Hiszpanii buntuje się przeciwko frankistowskim rządom faszyzmu, rządom głodu i terroru. Na ulicach Barcelony proletariat Katalonii walczy z faszystowskimi żołdakami o prawo do życia i wolności. We Francji robotnicy przeciwstawiają się wojennej polityce imperialistów, protestują przeciwko rządowi, który zdradził i sprzedał ich ojczyznę. Organizują strajki na znak protestu przeciwko uzbrajaniu hitlerowców, przeciwko knowaniom do nowej wojny — walczą o pokój.

Człowiek pracy nie pozwoli na burzenie miast i mordowanie bezbronnych kobiet i dzieci. Słowo „Pokój" rozlega się na całej kuli ziemskiej we wszystkich językach.

Święto 1 Maja przebiegać będzie w Polsce pod hasłem umocnienia narodowego frontu walki o pokój i Plan Sześcioletni.

Robotnicy polscy czczą ten dzień wspaniałym Czynem Pierwszomajowym.

Na wezwanie pracowników Zakładów Przemysłowych Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie masy pracujące naszego kraju odpowiedziały masowymi zobowiązaniami produkcyjnymi.

Meldunki o zobowiązaniach płyną ze Śląska, Wybrzeża, Wrocławia, Poznania, Krakowa. Cechuje je głęboki patriotyzm i entuzjazm dla wzmożenia walki o pokój i Plan Sześcioletni.

„Wyprodukujemy ponad plan 600 ton stali, 100 ton surówki, 100 ton wyrobów walcowych — zaoszczędzimy 412 700 zł" — takie zobowiązanie podjęli robotnicy Zawiercia.

Stoczniowcy gdańscy postanawiają szybciej budować okręty, murarze MDM wcześniej wykonają plan roczny.

W życiu Ligi Lotniczej Święto 1 Maja stało się hasłem do zamanifestowania przez jej członków swych pragnień: podniesienia naszej lotniczej pracy na wyższy poziom, lepszego i pełniejszego wykonania zadań stojących przed Ligą Lotniczą. Nie zostaniemy w tyle, lecz w pierwszym szeregu wraz z klasą robotniczą, wraz z całym polskim narodem walczymy o realizację Planu 6-letniego i trwały pokój.

Na wezwanie modelarzy z Liceum Administracyjno-Gospodarczego w Słupsku odpowiedziały masowo zobowiązaniami pierwszomajowymi Zarządy Okręgów i Oddziałów LL, Aerokluby, modelarnie, Ośrodki i Szkoły Szybowcowe LL, Koła LL oraz poszczególni pracownicy naszego lotnictwa.

Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Stalowej Woli zobowiązał się do dnia 1 maja zwiększyć liczbę kandydatów na szkolenie lotnicze, podnieść ilość prenumeratorów czasopism lotniczych oraz założyć cztery nowe Koła Ligi Lotniczej.

Modelarze modelarni okręgowej w Krakowie dla uczczenia Święta Pierwszomajowego zobowiązali się podnieść poziom swojej pracy i zdobyć 20 odznak modelarskich pierwszego stopnia.

ZMP-owcy z Poznańskiego Aeroklubu LL nadesłali zobowiązanie wykonania prac związanych z budową wieży spadochronowej. Do dnia 1 maja br. rozbiorą istniejące fundamenty żelbetonowe starej wieży, wyciągną stal zbrojeniową ze starych fundamentów, usuną gruz i przygotują teren pod budowę nowej wieży.

Zarząd Oddziału LL w Żywcu zobowiązał się powiększyć do dnia 1 maja br. ilość członków Ligi Lotniczej na swoim terenie do tysiąca oraz uruchomić jedną modelarnię.

Pracownicy szkoły szybowcowej „Żar" podjęli zobowiązanie wybudowania na terenie szkoły parkanu w stylu ludowym o długości 160 metrów.

Piloci Krakowskiego Aeroklubu LL, chcąc godnie uczcić zbliżające się Święto Pracy i przyczynić się do propagowania idei lotnictwa wśród najszerszych mas społeczeństwa, podjęli zobowiązanie zorganizowania 20 kursów wstępnych ogólnolotniczych na terenie Okręgu Krakowskiego.

Zarząd Oddziału LL w Zakopanem zobowiązał się na dzień 1 maja br. założyć dwie nowe modelarnie.

Członkowie Ligi Lotniczej w Nowej Hucie, młodzi robotnicy budujący wspaniałe młodzieżowe miasto, nowe fabryki i domy rzucili hasło: „KAŻDY CZŁONEK LL PRZODOWNIKIEM PRACY".

W ramach indywidualnego współzawodnictwa zobowiązanie ku czci Międzynarodowego Święta Pracy podjął PRACOWNIK ZARZĄDU OKRĘGU OLSZTYŃSKIEGO LL WŁODZIMIERZ KOŁAKOWSKI. Do dnia 1 maja br. zobowiązał się on podnieść dziesięciokrotnie liczbę prenumeratorów SiM-u.

Włodzimierz Kołakowski wzywa pracowników wszystkich placówek Ligi Lotniczej w całej Polsce do podejmowania podobnych zobowiązań.

Pierwszomajowe zobowiązania indywidualne i zespołowe podejmuje coraz większa ilość ludzi naszego lotnictwa.

Modelarz obok szybownika, aktywista Ligi obok pilota silnikowego, członek Koła LL obok konstruktora — ramię w ramię z naszymi robotnikami, górnikami, stoczniowcami, włókniarzami, hutnikami dokumentują nieprzepartą wolę przyczynienia się swoją pracą do przedterminowego wykonania Planu Sześcioletniego na odcinku lotniczym, a tym samym obrony pokoju. **S. W.**



PRZODOWNICY PRACY Z MARSZAŁKOWSKIEJ DZIELNICY MIESZKANIOWEJ „LOTU" – U LOTNIKÓW



— Nasza praca nad rozbudową Warszawy przyśpiesza realizację Planu Sześcioletniego — powiedział do lotników przodownik pracy z MDM, murarz Władysław Górecki (na zdjęciu — w środku). Spotkanie lotników z budowniczymi stolicy było dowodem braterstwa, łączącego Ludowe Wojsko Polskie z ludem pracującym.

W jednej z jednostek wojsk lotniczych zorganizowano spotkanie przodowników pracy Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej i „Lotu" z żołnierzami. W serdecznej atmosferze, jaka od razu zapanowała wśród zebranych, zabrał głos oficer **WIĄCZEK**, mówiąc o tym jak mocno naród polski i jego klasa robotnicza związany jest ze swym ludowym wojskiem:

„Spotkanie nasze to jeszcze jeden dowód braterstwa i więzi, które łączą Ludowe Wojsko Polskie z ludem pracującym. Niech spotkanie to jeszcze bardziej zmobilizuje nas do wytężonej pracy nad podniesieniem siły i gotowości bojowej naszego wojska, niech jeszcze bardziej zwiększy się nasz wkład w walkę o pokój i Plan 6-letni!"

Proste, od serca płynące słowa lotnika, przodownicy pracy z MDM przyjęli z entuzjazmem. Po powitaniach — przemówili do żołnierzy murarze — przodownicy. Liczne pytania, zadawane mówcom, świadczyły o głębokim zainteresowaniu żołnierzy pracą i osiągnięciami budowniczych naszej stolicy.

Murarz — przodownik pracy **FRANCISZEK WITEK** powiedział między innymi:

„Wiem z własnych doświadczeń, że pracując indywidualnie — nie można osiągnąć wysokiej normy. Tylko praca zespołowa daje pożądane rezultaty. Pracując teraz systemem trójkowym, wyrabiam trzysta procent normy. Oczywiście, że nasze osiągnięcia w pracy to nie tylko wynik stosowania systemu „trójek murarskich", są one przede wszystkim rezultatem wzorowania się na przykładzie Związku Radzieckiego, na osiągnięciach murarzy radzieckich.

Dzięki zmechanizowaniu pracy w budownictwie, dzięki maszynom które otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego i dzięki nowoczesnym sposobom osuszania stropów w okresie zimowym, pracę naszą możemy prowadzić nawet w czasie trwania największych mrozów. Poważną rolę we współzawodnictwie odgrywają młodzieżowe brygady ZMP, które osiągają dzisiaj przeciętnie do 200 procent normy. Rząd Polski Ludowej wysoko ceni przodowników i otacza ich troskliwą opieką. W nagrodę za swą pracę w roku 1950 wyjechałem z wycieczką do Moskwy. Widziałem wiele rzeczy, które zachwyciły mnie swą pięknością. Zwiedziłem mauzoleum Lenina, Kreml i piękne metro moskiewskie".

Drugi przodownik — murarz **WŁADYSŁAW GÓRECKI** mówił o warunkach pracy w Polsce sanacyjnej. Podkreślił on wielkie znaczenie dzisiejszej mechanizacji pracy, która przyczynia się do wzrostu tempa rozbudowy naszej stolicy. Władysław Górecki powiedział:

„Nasza praca nad odbudową Warszawy przyśpiesza realizację Planu Sześcioletniego, a Plan ten to nie tylko cyfry i fakty, to przede wszystkim wzrost dobrobytu mas pracujących. Dziś mój syn uczęszcza do liceum i wkrótce je ukończy. A czy mógłbym marzyć o tym w Polsce kapitalistycznej? Nie. W Polsce kapitalistycznej szkoły otwarte były dla synów fabrykantów, obszarników i innych reakcyjnych dorobkiewiczów"

Po wystąpieniach przodowników pracy z Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej zabrał głos przodownik pracy Polskich Linii Lotniczych „Lot" ob. **KOSTROW**, mówiąc o doniosłej roli organizacji ZMP we współzawodnictwie, w walce z bumelanctwem i podnoszeniu wydajności pracy. W imieniu przodowników jednostek wojsk lotniczych zabrał głos oficer **WISZNICKI**, który podzielił się swymi doświadczeniami w pracy i osiągnięciami w oszczędzaniu materiałów pędnych i przedłużeniu resursu silników.

W czasie przerw otoczeni żołnierzami przodownicy pracy — murarze z MDM odpowiadali na liczne zapytania o organizacji pracy w budownictwie, wyjaśniali w jaki sposób osiągają coraz lepsze wyniki w pracy zespołowej, opowiadali o roli nowoczesnych środków technicznych stosowanych na budowach. Żołnierze jednostek lotniczych żywo interesowali się również pracą brygad ZMP-owskich Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej.

Na koniec spotkania — wystąpiły zespoły artystyczne koła Ligi Kobiet, jednostki lotniczej i „Lotu", urozmaicając swoim programem pamiętny dzień w życiu naszych żołnierzy.

A. S.

Przodownicy pracy z MDM i „Lotu" zostali serdecznie powitani przez żołnierzy i oficerów jednostki lotniczej. Na zdjęciu: Franciszek Witek i Władysław Górecki witani przez swych przyjaciół z lotnictwa.

Foto: SW (2)



JAK ZDOBYĆ SERCE LOTNIKA

S. WISZENKOW

Poniższe opowiadanie zaczerpnęliśmy z książki radzieckiego autora S. Wiszenkowa pt. „Oblatywacze". Wiszenkow zaznajamia czytelników w swej książce z życiem i pracą najlepszych radzieckich pilotów — oblatywaczy i wyjaśnia ich rolę, jako współtwórców nowych typów samolotów. red.



Odbywa się omawianie i analiza lotów. Krótkie „zebranie produkcyjne" na ziemi. Uczestników jest pięciu: flegmatyczny Stefanowski, pełen temperamentu Suprun, ruchliwy jak rtęć, dowcipny i cięty Jewsiejew, spokojny i dobroduszny Preman, gorący i niecierpliwy Rachow.

— Przede wszystkim musimy sami poznać maszynę, jak swoje pięć palców — mówi Stefanowski — wydusić z niej wszystko i pokazać ludziom, jak nadzwyczajne są jej możliwości.

— Słusznie — odzywa się Suprun — trzeba wymyśleć coś niezwykłego.

Szybko dochodzą do porozumienia w absorbującej ich sprawie.

W tym czasie na lotnisko doświadczalne przybywały coraz to nowe, coraz bardziej udoskonalone maszyny. Partia i osobiście towarzysz Stalin uczyli radzieckich lotników, by nieustannie szli naprzód, by rozwijali technikę lotniczą, umiejętnie wykorzystywali bojowe własności lotnictwa.

Jednym z doskonałych typów radzieckich samolotów owego czasu był myśliwiec „I-16" konstrukcji Polikarpowa. Był on wówczas szczytowym osiągnięciem techniki lotniczej. W żadnym kraju, na całej kuli ziemskiej, nawet długo jeszcze potym nie potrafiono stworzyć podobnego samolotu. Lecz w pilotażu „I-16" był znacznie trudniejszy od innych maszyn. Nie wybaczał nawet takich błędów, które na innych samolotach uchodziły pilotom bezkarnie.

Lecz samolot — o tym piloci-oblatywacze dobrze wiedzieli — był doskonały. Wymagał tylko gruntowniejszego, lepszego opanowania pilotażu. „I-16" w dobrych rękach dokonywał w powietrzu cudów. I dlatego trzeba było możliwie najszybciej przezwyciężyć nieufność do tej maszyny, obawę zamienić w sympatię, a sympatię w miłość. Ale jak to zrobić? Najlepszym sposobem przekonywania ludzi jest osobisty przykład, pokaz. Nad tym właśnie głowili się piloci-oblatywacze.

Cała piątka trenowała codziennie, a po odbytych lotach — analizowała je. Piloci wycisnęli z tych maszyn wiele, ale wiedzieli, że można osiągnąć znacznie więcej. Nie opuszczali rąk i pracowali dalej z całym zapałem.

Nastał decydujący dzień. Na doświadczalne lotnisko przybyli z liniowych jednostek doświadczeni piloci: dowódcy pułków, eskadr i kluczy.

Zaznajomili się z maszyną w warsztatach fabrycznych, a teraz chcieli obejrzeć ją w czasie lotu.

Obstąpili naszą piątkę i zobaczyli, jak piloci łączą skrzydła wszystkich samolotów jedwabnymi wstążkami. Potem Stefanowski dał znak.

Pięć ognistoczerwonych, krótkich i mocnych, jakby wykutych ze stali maszyn po krótkim rozbiegu wzbiło się w powietrze.

Wielkimi kręgami „Jastrząbki" nabierały wysokości i leciały tak blisko siebie, iż zdawało się, że piloci mogliby przy dobrych chęciach przypalić papierosa jeden od drugiego.

Z dużej wysokości samoloty poszły w pionowy lot nurkowy. Tuż przy ziemi wyrównały. Przeszły w lot koszący i z ogromną szybkością przeleciały nad głowami widzów. Na granicy lotniska cała piątka pionowo wzbiła się w górę i potem znów zaczęła nurkować, wreszcze zrobiła jedną po drugiej kilka pętli.

Samoloty zrobiły skręt, wykonały kilka figur, wypuściły podwozia i po chwili zatrzymały się na ziemi.

Wszyscy rzucili się do maszyn. Ludzie nie wierzyli własnym oczom i dotykali jedwabnych wstążek — ani jedna nie była przerwana.

Piloci odwiązali wstążki i w zwartym szyku znów wystartowali.

Stefanowski kiwnął skrzydłami i cała piątka rozsypała się w różne strony jak iskry z kowadła.

Piloci zrobili piękną wiązankę figur. „Jastrząbki" wykonywały to szybkie, to sterowane powolne beczki, wirowały w korkociągu, dziarsko przekręcały się w immelmanach, pionowym korkociągiem wkręcały się w niebo i niby liściem padały w dół. Zbliżały się do siebie i na nowy rozkaz wykonywały karuzelę lub rozpoczynały walkę powietrzną.

Nagle od piątki oderwał się jeden samolot i poszedł w górę. Był to Suprun. Postanowił pokazać coś nadzwyczajnego, do czego tak starannie się przygotowywał.

Ludzie stojący na lotnisku oniemieli z zachwytu. Samolot Supruna z nadzwyczajną szybkością wykonywał niewidziane dotychczas beczki niby ogromny świder wkręcający się w niebo.

Myśliwiec wyrównał lot, chwilę jakby odpoczywał, po czym pilot rzucił samolot w lot nurkowy. Rozpoczęła się nowa wiązanka figur. Następują błyskawicznie jedna za drugą. Jest to tak porywające widowisko, że ani jeden człowiek w dole nie pozostaje obojętny.

W tym momencie kiedy Suprun kończąc swój solowy występ przyłącza się do czwórki, na lotnisku wybucha głośnie „hura!"

Gdy czerwona piątka powtórnie wylądowała i piloci spojrzeli na twarze obecnych, zrozumieli, że dokonali wielkiego dzieła. Oczy patrzących gorzały zachwytem. Serca lotników zostały zdobyte.

Wszyscy przekonali się, że ten samolot w umiejętnych rękach jest niezawodny i zdolny dokonać takich cudów, jak żaden inny.

Lecz na tym nie skończyła się praca oblatywaczy. Latali w jednostkach liniowych na swoich myśliwcach, propagując samolot i przekazując swoje umiejętności.

Zdobywszy serca wielu lotników powrócili do domu na początku sierpnia.

Tu w swojej gazecie przeczytali następującą notatkę:

„Kraj nasz obchodzić będzie wkrótce dzień lotnictwa. W tym dniu najlepsi radzieccy piloci na lotniskach naszej niezmierzonej ojczyzny pokażą wspaniałe opanowanie sztuki pilotażu. Nad stolicą Związku Radzieckiego ukaże się tradycyjna piątka szybkościowych samolotów, które poprowadzą nieustraszeni piloci.".

W świąteczny dzień niejeden mieszkaniec Moskwy zachwycał się czerwoną piątką.

Dziesiątki takich piątek w wielkich miastach Związku Radzieckiego pokazywały milionom obywateli swoje mistrzowskie opanowanie pilotażu.

Była w tym wielka zasługa pilotów-oblatywaczy.

U·NASZYCH·PRZYJACIÓŁ

STACHANOWCY W GOŚCINIE U LOTNIKÓW

Klub jednej z jednostek lotniczych systematycznie organizuje spotkania wybitnych lotników ze stachanowcami i nowatorami miejskich przedsiębiorstw przemysłowych. Niedawno w gościnę do żołnierzy zawitała grupa przodowników pracy. Stachanówka fabryki A. Gulajewa w swoim przemówieniu oświadczyła.

— Za przykładem laureata Stalinowskiej Premii Aleksandra Czutkich powstało u nas wiele stachanowskich brygad, które dają produkcję tylko najlepszej jakości. Stosując przodownicze metody pracy, brygady osiągają wysoką wydajność, walczą o obniżenie kosztów produkcji.

Gulajewa wezwała lotników do współzawodnictwa w walce o nowe osiągnięcia w wyszkoleniu bojowym i politycznym, do wzmocnienia obronności kraju pochłoniętego pokojową, twórczą pracą.

Przodownicy zakomunikowali żołnierzom o ofiarnej pracy fabrycznego kolektywu, który w każdym miesiącu wykonuje plan produkcyjny w 200—250 procentach. W imieniu najlepszych żołnierzy wystąpił mechanik, starszy sierżant Slozkin, opowiadając, jak szkolą się lotnicy, jak opanowują wielostronną technikę lotniczą.

Przodujący żołnierz, podoficer Macholitz oświadczył:

— Możecie towarzysze spokojnie pracować. Radzieccy żołnierze, stalinowskie sokoły chronią waszą pokojową, twórczą pracę, mocno stoją na straży naszej wielkiej ojczyzny.

Spotkanie najlepiej bojowo i politycznie wyszkolonych żołnierzy ze stachanowcami miasta odbyło się w atmosferze pełnej prawdziwego ciepła i szczerej przyjaźni.

LOTY ZA POMOCĄ RADIOKOMPASU

Grupa pilotów pewnej jednostki lotniczej otrzymała zadanie wykonania lotu na określoną radiostację za pomocą przyrządu RPK-10. Po gruntownym przestudiowaniu zadania lotnicy zebrali się w sali studiów kierowania samolotem, gdzie wszystko było przygotowane do treningu: schematy, opisy i komplet radiokompasu. Kierownik treningu oficer Szyszkin powtórzył opis konstrukcji przyrządu RPK-10, a następnie dostroił aparat.

— Aby dostroić się do swojej radiostacji — rzekł oficer Szyszkin — należy znać jej częstotliwość, hasło wywoławcze oraz przede wszystkim musi się umieć operować mechanizmem tarczy kierowniczej.

Czynność dostrojenia powtórzyli piloci starsi lejtnanci Czurnow i Kotlar.

Po takich gruntownych przygotowaniach lotnicy czuli się w powietrzu całkowicie pewni siebie i wykonali ćwiczenia dokładnie w zaplanowanym przez dowódcę czasie.

— Towarzyszu starszy lejtenancie — zameldował swojemu dowódcy pilot Kotlar — zadanie wykonane. Starszy lejtenant Kotlar opowiedział szczegółowo, jak dokonał lotu, pokazał na mapie, gdzie leży RS. Ze swej strony radiostacja naniosła przelot samolotu Kotlara.

Dobrze wykonali tego dnia swoje loty również inni lotnicy oraz chlubnie zapisała się grupa techniczna. Na specjalne wyróżnienie zasługuje podoficer Jeremia i starszy sierżant Czystiakow. W gazetce ściennej jednostki zostały dokładnie opisane zadania wraz ze sprawozdaniami z ich wykonania. Wszyscy, zarówno grupa lotnicza jak i techniczna, spisali się znakomicie.

tłum. Stefan Dziewicki

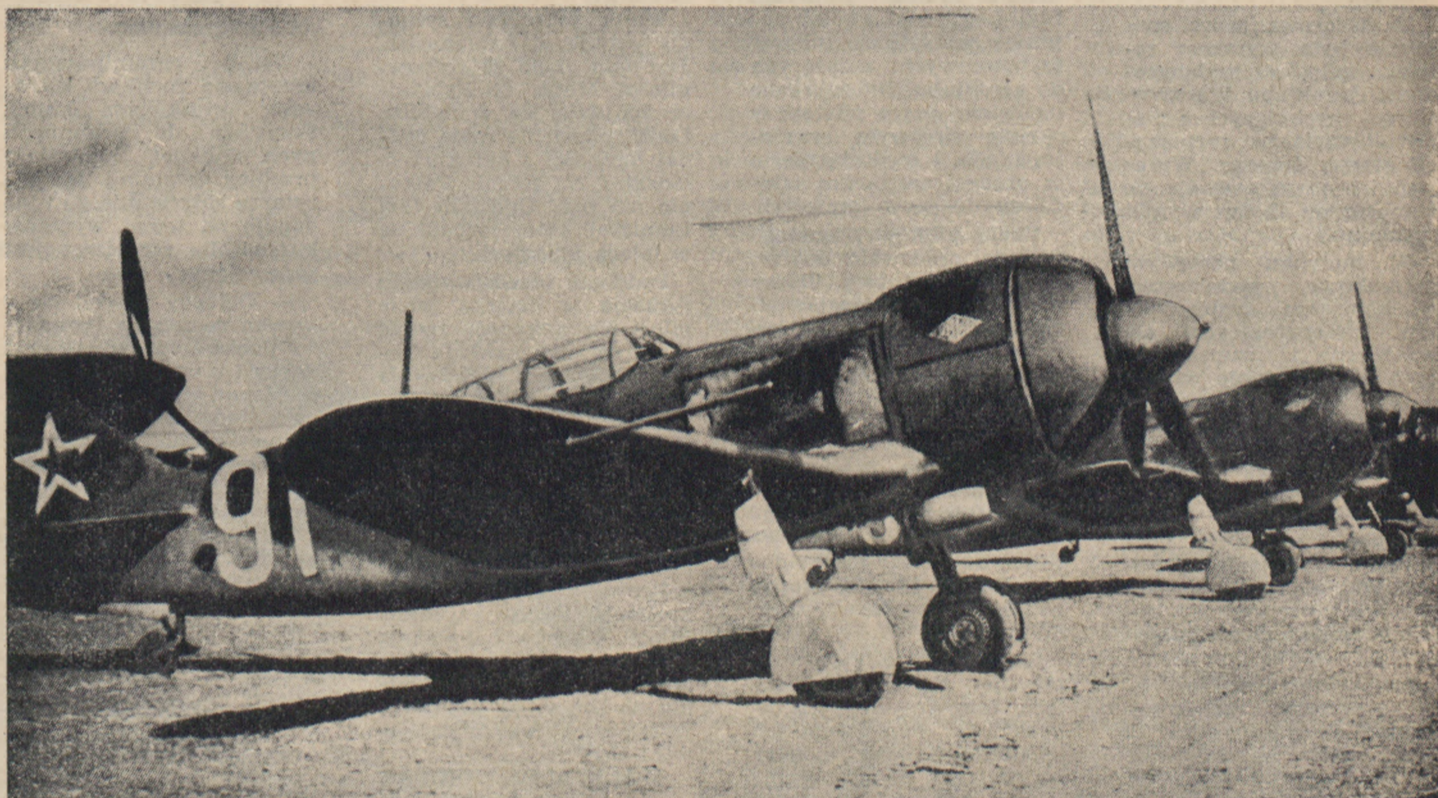
TAK PRACUJĄ AKTYWIŚCI DOSAW

W ciągu trzech ostatnich miesięcy nasze koło DOSAW zwiększyło się dziesięciokrotnie. Obecnie liczy setki robotników i urzędników. Szeregi organizacji w dalszym ciągu rosną. Jest to rezultatem ogromnej masowej pracy, którą prowadzi zarząd koła DOSAW.

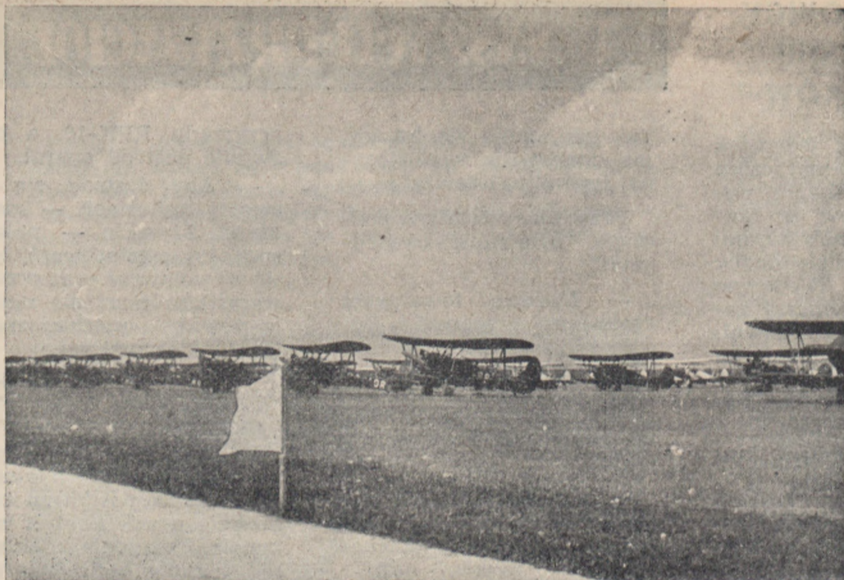
Przewodniczący komitetu, komsomolec Włodzimierz Burykin, w oparciu o grupę wybranych aktywistów rozwinął ożywioną działalność. Najlepsi aktywiści — Olga Bobryniewa, Wasyl Roziukin, Antonina Łachina, przeprowadzili w internatach i mieszkaniach robotniczych 160 pogadanek o celach i zadaniach DOSAW, o sławnych czynach stalinowskich sokołów w okresie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Pogadanki ich wywołują żywe zainteresowanie u słuchaczy i przyczyniają się do wzrostu organizacji. Niedawno odbyło się posiedzenie komitetu, poświęcone przygotowaniu do zebrania sprawozdawczo-wyborczego.

Aktywiści przeprowadzili 26 pogadanek o DOSAW. Koło otrzymało dużą świetlicę, w której pracują sekcje szkoleniowe.

K. T.



MASZYNY Z HANGARU! OTWIERAMY START!



LATAMY

— Ładujcie jeszcze jedną. Z dwoma deskami szkoda drogi.

— Świetnie, możemy wam i pięć załadować, jeśli tylko dacie radę.

— Nie się nie martw, dadzą radę. Chłopcy poczuli trochę wiosny, to i sił im przybyło.

Takie i podobne rozmowy rozlegały się w ubiegłą niedzielę na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. W dniu tym odbywały się zorganizowane przez aeroklub egzaminy z teoretycznego kursu doskonalącego i lotnisko roiło się dziesiątkami pilotów szybowcowych.

Pilot, jak wiadomo, nie lubi trwać w bezruchu, a do tego piękne marcowe słońce wyraźnie zagrzewało do czynu, więc też ci podnieceni, którzy dopiero czekali na swoją kolejkę i ci zadowoleni, którzy byli już po egzaminie, nie tracąc wolnego czasu zabrali się z młodzieńczym entuzjazmem do pracy. Wśród wesołych przyśpiewywań i beztroskich żartów robota idzie raźno, to też jeszcze przed zakończeniem egzaminów ukończono przenoszenie i układanie materiału budulcowego, zwiezionego poprzedniego dnia na lotnisko.

Ta zbiorowa praca społeczna była wyrazem zapału pilotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego, oczekujących z niecierpliwością na rozpoczęcie sezonu lotnego. Wyrazem ich przygotowania do tego sezonu były wyniki egzaminu.

W budynku portowym gorączkowe podniecenie. Na korytarzu grupy pilotów przepytujących się wzajemnie i uzupełniających jeszcze swoje wiadomości. Ręce wprawnie przerzucają kartki notatek i podręczników. W gwarze głosów „krzywa biegunowa" przeplata się z „termiką naniesioną", „przeciążenia w spirali" z „prawidłami wymijania w powietrzu", a „obliczanie poprawek kursowych" z cyframi „planu sześcioletniego".

Na korytarzu wszyscy umieją wszystko zajrzyjmy jednak do pokoi, gdzie te wiadomości kontrolowane są przez egzaminatorów. W jednym meteorologia, w drugim mechanika lotu, dalej wiadomości polityczne, aeronawigacja, prawo lotnicze, budowa i eksploatacja sprzętu. Przy stolikach egzaminacyjnych siedzą najbardziej zaawansowani spośród młodych członków aeroklubu, którzy byli wykładowcami kursu. Piloci: Markowski Bitner, Romanowski, Zieliński, Abramowicz Sygitowicz, Gołębiowski i inni sprawdzają wiadomości swoich klubowych kolegów. Miło popatrzeć na to grono egzaminatorskie.

Warszawski Aeroklub ma wśród swych członków inżynierów lotniczych i profesorów politechniki. Na nich dotychczas spoczywał ciężar przeprowadzania kursów doskonalących. W bieżącym roku wyręczyli ich młodzi piloci. Ich kwalifikacje i wiadomości teoretyczne osiągnęły już poziom, pozwalający im z powodzeniem zastąpić w tych funkcjach starszych kolegów klubowych.

Miło też posłuchać odpowiedzi egzaminowanych. Odpowiedzi te wyraźnie wykazują, że młodzi szybownicy rozumieją i poważnie traktują teoretyczne przygotowania do lotów.

Większość odpowiada na dobrze, a wielu otrzymuje oceny bardzo dobre. ZMP-owcy Szemplińska Jagoda, Gołębiowski Heniek i Romek Sochacki — to ci spośród najmłodszych pilotów, którzy wyróżniają się nie tylko aktywną pracą w klubie, ale i celującymi odpowiedziami na egzaminie.

Wśród egzaminujących krząta się ruchliwy kierownik wyszkolenia klubu. Przysiada do poszczególnych stolików, kontroluje przebieg egzaminu. Na korytarzu zatrzymuję go i indaguję na temat wyników kursu. Mój rozmówca jest zadowolony:

— Chłopcy zabrali się z sercem do roboty. Przeciętny poziom odpowiedzi jest dobry i u wszystkich widać sumienne przygotowanie do egzaminów. Nie to mnie jednak najbardziej cieszy, że piloci mają opanowaną teorię; ale to, że należycie rozumieją znaczenie teoretycznego przygotowania do praktycznego rozpoczęcia treningu. Dzisiaj szybownicy, a za parę dni przejdą egzaminy piloci silnikowi. Przy takim przygotowaniu z czystym sumieniem będziemy mogli powiedzieć:

Maszyny z hangaru! Otwieramy start!

„AWOWIEC"

SYGNAŁ ALARMU ZE ZGIERZA I PABIANIC!

W pierwszych dniach marca Łódzki Aeroklub Ligi Lotniczej zwołał odprawę wszystkich pilotów szybowcowych, należących do aeroklubu. Na odprawie omówiono pracę pilotów w okresie zimowym oraz osiągnięcia i niedociągnięcia w pracy i werbunku młodzieży do szkół lotniczych

Wielu pilotów z naszego Okręgu pracowało dobrze. Byli jednak i tacy, którzy prawie że nie przejawiali żadnej działalności. Dobrze pracowali np. piloci z Piotrkowa. Brali oni czynny udział w pracach społecznych na terenie miejscowej organizacji LL, organizowali Koła, przeprowadzali obecnie szkolenie ogólnolotnicze. Piloci zorganizowali kursy modelarskie, na które dzięki dobrze poprowadzonej propagandzie uczęszcza dużo młodzieży.

Szybownicy z Piotrkowa pracują aktywnie w Kołach fabrycznych i szkolnych LL. Przejawem ich działalności jest między innymi fakt, że już obecnie wpłynęło ponad 30 podań o przyjęcie na kursy szybowcowe.

Wręcz przeciwna sytuacja panuje w Pabianicach. Jest tam około 20 szybowników. Mimo, że Pabianice znajdują się w pobliżu Łodzi, piloci nie mają żadnej łączności z aeroklubem łódzkim. Na terenie Pabianic nie ma Oddziału Ligi Lotniczej, który rozpadł się w latach ubiegłych.

Podobnie przedstawia się sytuacja w Zgierzu, gdzie piloci nie wykonują zadań, jakie na nich nakłada Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej. Podobnie, jak w Pabianicach, było w Zgierzu z modelarnią.

Praca pilotów w Pabianicach i Zgierzu jest sygnałem alarmu. Mamy nadzieję, że na odprawie w aeroklubie łódzkim przeanalizowano te sprawy i określono środki zaradcze. Piloci Zgierza i Pabianic winni za przykładem piotrkowiaków zabrać się solidnie do pracy, by naprawić wyrządzone swym lenistwem zło.

WALDEMAR UCHMAN
koresp. z Łodzi

SKOŃCZYŁ SIĘ SEN ZIMOWY WAŁBRZYCHA

Wałbrzych dotychczas trwał w błogim uśpieniu, pisaliśmy o tym w poprzednim numerze SiM-u. Byliśmy więc mile zaskoczeni, kiedy dowiedzieliśmy się, że Oddział L. L. w Wałbrzychu obudził się i poważnie przystąpił do pracy.

Nowy Zarząd wybrany na miejsce starego „zgnuśniałego bumelanta" zaczyna pracę prawie od nowa. Założono kilkanaście nowych kół L. L. i modelarni, w których szkoli się obecnie 95-ciu młodych konstruktorów. Mimo wielu trudności jak brak odpowiednich instruktorów, materiałów modelarskich i planów kursy modelarskie są przeprowadzane planowo. Po ich zakończeniu zostanie zorganizowany kurs II-go stopnia, do którego liczba zgłoszonych kandydatów wynosi już 136.

Oddział podniósł kolportaż SiM-u do 100 egz. tygodniowo. W bieżącym miesiącu planuje się zorganizowanie kursów modelarskich przy świetlicach T. P. M.

Plan pracy Oddziału w Wałbrzychu na rok 1951 przewiduje osiągnięcie liczby 10.000 członków L.L. uruchomienie 15 modelarni, urządzenie zawodów modeli latających w Wałbrzychu, stworzenie 3 ch eskadr 6-latki, zorganizowanie wystawy modelarskiej, zdobycie 3 pierwszych miejsc na zawodach Wojewódzkich we Wrocławiu i wejście w skład Kadry Narodowej, zorganizowanie kursu ogólno-lotniczego i kursu teoretycznego szybowcowego.

Najsilniejszym i najaktywniejszym kołem L.L. na terenie wałbrzyskim jest koło przy Państwowych Zakładach Przemysłu Wełnianego Nr. 24 w Głuszycy. Koło to liczy 516 członków.

O CZYM RADZILI PILOCI OSTROWSKIEGO AEROKLUBU LL

W Ostrowskim ALL odbyło się zebranie wszystkich pilotów, którego głównym tematem była sprawa zabezpieczenia stuprocentowej obecności na treningach w nadchodzącym sezonie.

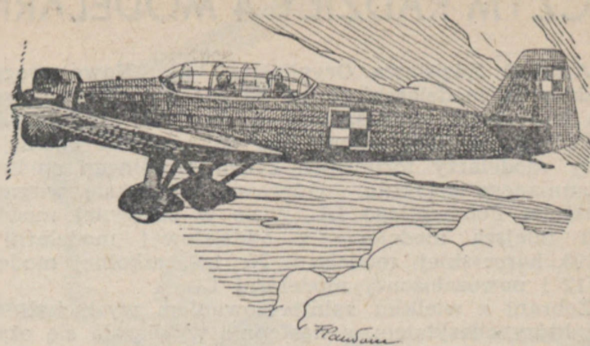
Zebrani postanowili wprowadzić socjalistyczną dyscyplinę lotniczą wśród pilotów, z których wielu dotychczas zaniedbywało treningi i utrudniało pracę aeroklubu. Mając na uwadze dobro Polski Ludowej, która udostępniła szerokim rzeszom młodzieży robotniczej i chłopskiej szkolenie lotnicze, piloci ostrowscy postanowili z całą stanowczością zwalczać wszelkie przejawy bumelanctwa w swoich szeregach.

Rzucone przez zebranych hasło: „Ani jednej martwej duszy w Ostrowskim ALL" będzie konsekwentnie realizowane.

Drogą systematycznie przeprowadzanego szkolenia lotniczego i ideologicznego — piloci ostrowscy pragną podnieść poziom swoich kwalifikacji i stać się pełnowartościowymi pilotami Polski Ludowej, realizatorami wielkiego Planu Sześcioletniego, budowniczymi zwycięskiego socjalizmu w Polsce oraz obrońcami światowego pokoju.

Z myślą o wiosennych skokach — spadochroniarze nasi ćwiczą składanie spadochronów.





ROSNĄ NOWE KADRY INŻYNIERÓW LOTNICZYCH

Dla większości studentów Szkoły Inżynierskiej w Warszawie dzień 19 marca nie różnił się niczym od innych dni. Zajęcia odbywały się normalnie według planu. Tylko na sali 2 IA panował niecodzienny ruch. Grupka studentów z Wydziału Lotniczego krzątała się na korytarzach koło tablic, które normalnie służyły do rozwieszania gazetek ściennych, haseł antybumelanckich czy też ogłoszeń wydziałowych.

Lecz tym razem nic podobnego nie wieszano. Na olbrzymich arkuszach kalki kreślarskiej widać było przekroje silników i płatowców. Salę przygotowywano do egzaminu dyplomowego, a arkusze te — to prace dyplomowe lub przejściowe studentów przystępujących do egzaminu. Każdy dyplomant rozwieszał swoje prace, których podczas egzaminu będzie bronił.

W ten sposób znalazły się na tablicach cztery typy silników — jako prace dyplomowe i siedem samolotów jako prace przejściowe. Wszystko to — owoc kilkuletniej nauki w Szkole Inżynierskiej.

Z drugiej strony sali przygotowano szereg stołów i krzeseł dla Komisji Egzaminacyjnej, która o godz. 17 rozpoczęła urzędowanie.

W kreślarni kandydaci na inżynierów wymieniali między sobą „ostatnie wiadomości". Nie będzie to miało i tak wpływu na egzamin, gdyż wszystkiego się nie zapamięta. Podniecenie przedegzaminacyjne działa jednak na nerwy. Tymbardziej, że żaden z przyszłych inżynierów komisyjnych egzaminów jeszcze nie zdawał.

Przewodniczący Komisji Egzaminacyjnej wzywa na egzamin. Pierwszy poszedł. Pozostali z zegarkiem w ręku liczyli czas trwania egzaminu. Minuty wlokły się niezmiernie wolno. Każde trzaśnięcie drzwiami na korytarzu — elektryzowało. Humor (tzw. wisielczy) nie opuszczał jednak nikogo, „...tych co pozostali trwoga nie przenika...!"

Wreszcie pierwszy powrócił. Wszyscy rzucili się i zasypywali kolegę lawiną pytań. A tymczasem już zamknęły się drzwi za następnym. Każdego wychodzącego z egzaminu reszta (coraz bardziej topniejąca) wypytywała o każde słowo egzaminatorów.

A co działo się na sali?

Przewodniczący Komisji zadawał pytanie, na które należało odpowiedzieć. Reszta Komisji dorzucała inne pytania. Dotyczyły one całokształtu zagadnień lotniczych. Poczynając od silników lotniczych, konstrukcji, termodynamiki, eksploatacji i obliczeń poprzez płatowce, wyposażenie, sprzęt do aerodynamiki i mechaniki lotu. Wiadomości wchłaniane przez kilka lat nie dadzą się wypowiedzieć w ciągu kilkunastu minut. Dlatego każdy z członków Komisji stara się wybrać ze swego zagadnienia jakąś ciekawostkę.

Podczas pytań czas nie dłużył się. Zdawało się, że egzamin trwa chwilę.

Już zdaje „ostatni mohikanin". Koniec. Komisja obraduje nad wynikami. O 21.30 Przewodniczący ogłosił: „W wyniku przeprowadzonego w dniu dzisiejszym egzaminu dyplomowego, wszyscy przystępujący do niego — zdali".

A więc — realne powiększenie fachowych kadr lotniczych. Nowi inżynierowie zasilą zakłady pracy. Do realizacji Planu 6-letniego przystąpią ludzie z nowymi siłami. Ludzi takich potrzeba nam jak najwięcej, a lotnictwo przyjmie ich z otwartymi ramionami.

GROM

O CZYM RADZIŁY 4 MODELARNIE

Artykuł Zdzisława Gryglickiego pt. „Nowe programy wyszkolenia modelarskiego powiązane z całością wyszkolenia lotniczego", zamieszczony w numerze 12 „Skrzydlatej Polski" z roku 1950 skłonił nas do zwołania ogólnej odprawy modelarzy toruńskich celem wspólnego omówienia wspomnianego artykułu. Odprawa odbyła się w gmachu Aeroklubu Pomorskiego LL, gdzie w obszernej modelarni zajęli miejsca modelarze z oddziałowej modelarni LL Nr 105, harcerskiej modelarni Nr 109, szkolnej modelarni Nr 112 i nowozałożonej modelarni LL.

Zebrani z wielkim zainteresowaniem wysłuchali artykułu, który odczytałem, a następnie wywiązała się ożywiona dyskusja. Zazwyczaj modelarze w czasie jakiejkolwiek dyskusji trzymali zawsze język za zębami, ale teraz było inaczej. Artykuł trafił do ich serc.

Jeden z dyskutantów zwrócił uwagę na zbyt późne zlikwidowanie odrębnych metod szkolenia modelarskiego. Modelarze dawno oczekiwali wydania nowego, jednolitego programu, wskazując właściwą drogę „przez modelarstwo do lotnictwa". Inni dyskutanci mówili o powiązaniu teorii z praktyką i nieograniczaniu się do samego tylko klejenia, o brakach instruktorów, o niepełnych kwalifikacjach kierowników modelarni, o zupełnym dotychczas braku planowości i celowości wyszkolenia modelarskiego. Nowe programy wyszkolenia lotniczego przyjęli wszyscy z radością, stwierdzając, że pozwolą one uniknąć błędów, popełnianych dotychczas. Ustalono następujący plan pracy:

1. z dniem 1 marca br. przestrzegając ściśle nowego programu wyszkolenia przystąpić do współzawodnictwa według opracowanego regulaminu;
2. zorganizować osiem zespołów sześciolatki małego lotnictwa;
3. przeprowadzić zespołami zajęcia praktyczne w poszczególnych modelarniach; wspólnie przeprowadzać zajęcia w modelarni oddziałowej.

Cztery zespoły sześciolatki zobowiązały się wykonać po jednym modelu szybowca szkolnego, a cztery dalsze zespoły wykonają po jednym modelu szybowca kadłubowego do dnia 28 kwietnia br. W dniu 1 maja br. zespoły uroczyście przekażą wykonane modele czterem świetlicom robotniczym na terenie miasta Torunia i czterem świetlicom wiejskim w powiecie.

Modelarnia harcerska zobowiązała się wykonać model szybowca kadłubowego i w dniu 9 marca przekazać go świetlicy ZHP.

Pozostali modelarze zaawansowani zobowiązali się wykonać pamiątkowy model redukcyjny, który uroczyście przekażą Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej w Warszawie — z przeznaczeniem dla najlepszego zespołu ZMP na tegorocznych ogólnopolskich zawodach modeli latających. Ponadto modelarze zobowiązują się zwerbować najmłodszych entuzjastów modelarstwa i dać maksimum wysiłku w celu ich wyszkolenia.

Zebrani przyrzekli rozpocząć współzawodnictwo i tą drogą walczyć o miano najlepszego modelarza Torunia.

Do obecnych osiągnięć należy zaliczyć nawiązanie ścisłego kontaktu z Zarządem Miejskim ZMP, który przyrzekł współpracę i pomoc.

koresp. instr. A. KOMUŃSKI z Torunia.

„KOMAR"

Szkolny model z napędem gumowym powinien być szczytem prostoty, no i powinien możliwie dobrze latać. Cóż z tego, że nieraz model uproszczono do maksimum, kiedy latać „nie chce"!

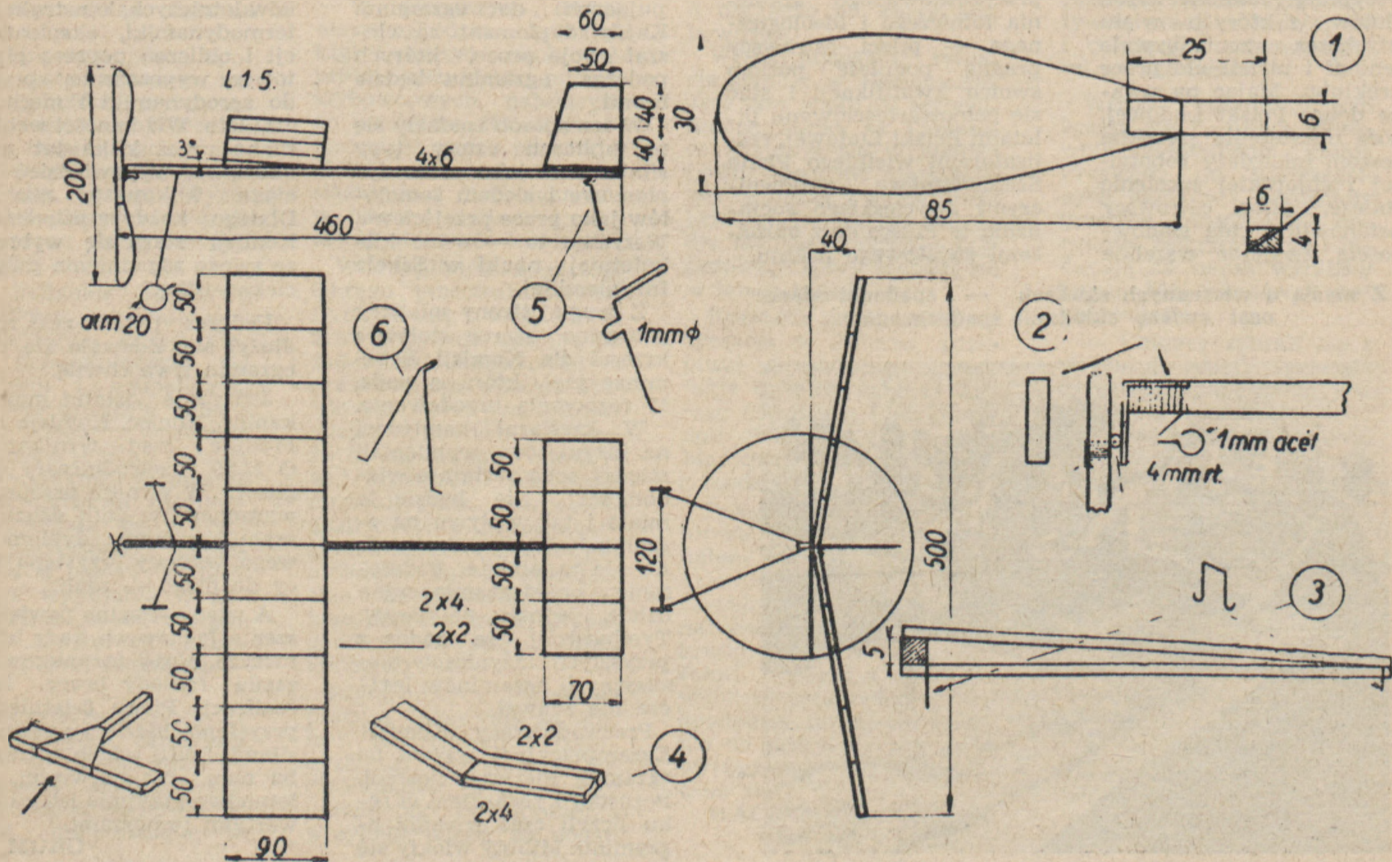
Model „Komar", którego rysunek podajemy poniżej, należy do pierwszej kategorii. Jest prosty w budowie i dobrze lata.

Charakterystyczny u tego modelu jest brak profilowanych skrzydeł. Skrzydła stanowią płaskie płytki rozpórkowe pokryte jednostronnie papierem i ustawione pod niewielkim kątem.

Taka konstrukcja skrzydła jest łatwa do wykonania, gdyż odpada wyginanie żeberek.

Kadłub - beleczka. Stateczniki rozpórkowe. Niewielkie podwozie i śmigło wykonane z cienkiej sklejki — to wszystko. Szczegóły budowy „Komara", który w zupełności zasłużył na tę nazwę ze względu na niewielkie rozmiary uwidoczniono na rysunku.

Należy więc jedynie, stosując się do podanych wymiarów, wykreślić rysunek w wielkości naturalnej i w przeciągu 6 godzin pracy możemy już przystąpić do oblatywania.



MAŁE LOTNICTWO PRZYGOTOWUJE SIĘ DO STARTU

ZDZISŁAW GRYGLICKI



Małe lotnictwo Związku Radzieckiego rozbudowuje się z roku na rok coraz wspanialej. Świadectwem tego są m. innymi doskonałe wyniki, uzyskiwane przez modelarzy radzieckich na zawodach rejonowych, obwodowych, republikańskich i wszechzwiązkowych. Praca i osiągnięcia modelarzy ZSRR są wzorem dla modelarzy Ludowej Polski. Na zdjęciu: uczestnicy zawodów modeli latających, które miały miejsce w Kujbyszewie.

Konieczność przeprowadzenia centralnego kursu dla aktywu małego lotnictwa wynikła na skutek wprowadzenia nowych programów wyszkoleniowych. Zadania stojące przed nami w roku 1951 wymagały odpowiedniego zorganizowania pracy. Zwiększenie ilości aktywu modelarstwa lotniczego nasuwało konieczność wybrania tylko najlepszych ludzi na stanowiska wyższe. Droga awansu społecznego stanęła szerokim otworem przed pracownikami małego lotnictwa.

Program kursu i tematy w nim zawarte, parokrotnie dyskutowane w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej, stawiały wysokie wymagania przed jego uczestnikami. Duża ilość zagadnień programowych, metodycznych oraz ogólnopolitycznych — wymagała prowadzenia na kursie dnia wytężonej pracy.

●

Już na stacji w Olsztynie zobaczyliśmy dużą grupę młodych ludzi z charakterystycznymi deskami pod pachą. Na stacji w Mrągowie czeka na nas wóz szkoły z kol. Klimkiem przy kierownicy. Po załatwieniu ostatnich sprawunków przez uczniów — jedziemy do szkoły. Wszyscy wiedzą, że czeka ich tydzień wytężonej pracy i żadne wycieczki nie będą możliwe wobec nawału zajęć.

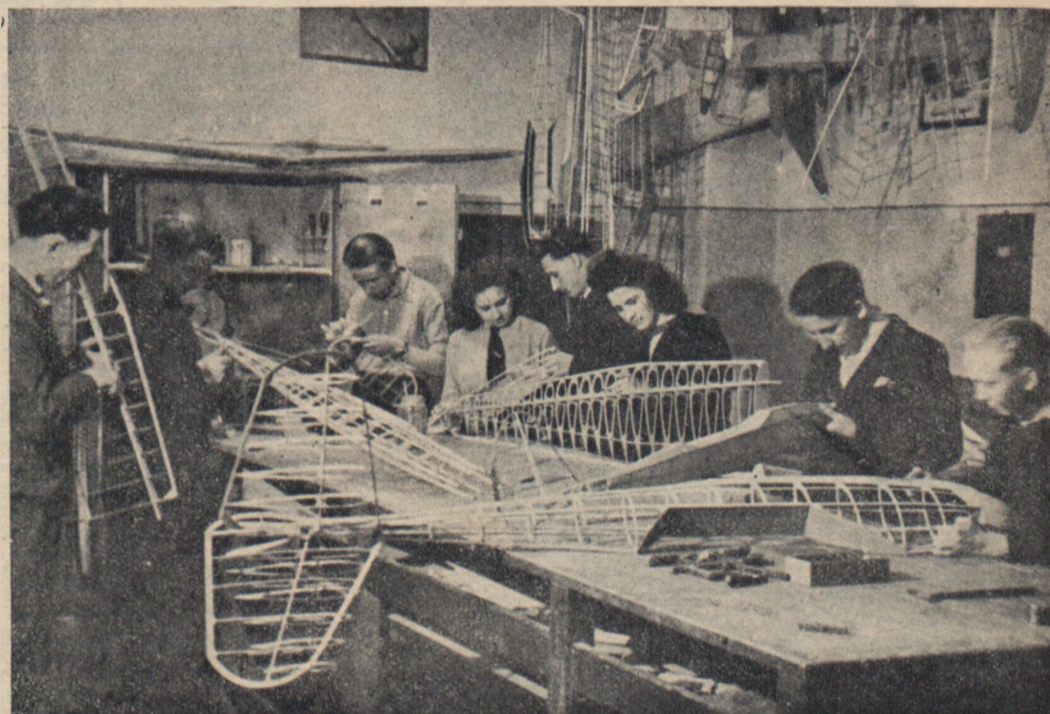
Już w pierwszym dniu, zaraz po przyjeździe—rozpoczyna się praca. Następnego dnia rano wykłady, seminaria, zajęcia i tak przez cały czas trwania kursu.

Praca grupy ZMP-owskiej, będącej motorem kursu od pierwszego dnia jego istnienia, spowodowała, że uczestnicy kursu naprawdę przejęci jego zadaniami, wymogli na kierownictwie przedłużenie kursu o jeden dzień. Jest to tym bardziej znamienne, że ten ostatni dzień dał uczestnikom kursu najwięcej przeżyć i najmocniejsze nauki. W tym ostatnim dniu wszyscy poddawali kolektywnej ocenie krytycznej i samokrytycznej swoją pracę na kursie i swój stosunek do zadań czekających w terenie. Cały kurs podzielony na eskadry, poza zajęciami teoretycznymi, omawianiem i dzieleniem się spostrzeżeniami ze swojego terenu, pracował nad pomocami szkolnymi z dziedziny aerodynamiki i mechaniki, celem ułatwienia i uplastycznienia wykładów teoretycznych.

Okazało się przy tym, że modelarze mogą zapewnić odpowiednie pomoce naukowe dla szkół szybowcowych i aeroklubów. Pomimo, że wykonywanie pomocy naukowych nie ujęto programem, musi być ono potraktowane poważnie i powinno znaleźć zastosowanie w dalszej pracy modelarzy. Wiem, że poważni instruktorzy szybowcowi, którzy oglądali te pomoce, odnieśli się do nich bardzo przychylnie i z dużym uznaniem. Stwierdzili, że są one bardziej właściwe niż tablice rysunkowe, które częstokroć zawodzą w prostym, przejrzystym podawaniu wiadomości.

Pomimo, że na kursie było na prawdę dużo pracy, pomimo, że nieraz 12 godzin nie starczało, aby wykonać wszystkie zadania — to jednak zapał i wiara we własne siły pozwoliły zamknąć go z poczuciem wypełnionego obowiązku. I to jest najbardziej cenne, że 90 procent uczestników to zapaleni, mocno wierzący w celowość swej działalności — ludzie czynu. Kochani wiceprezesi, pomagajcie im, a na pewno plan Waszego Okręgu zostanie przekroczony.

Warto w tym miejscu podziękować Powiatowemu Zarządowi ZMP, który swoim ustosunkowaniem pozwolił uczniom podnieść poziom uświadomienia politycznego. Trud i praca kolegi Babela z Mrągowa nie poszły na marne. Uczestnicy kursu zrozumieli, że każda praca jest pracą polityczną, choćby nosiła charakter techniczny.



We wszystkich modelarniach bratniej Republiki Węgierskiej wre praca nad przygotowaniem modeli do zawodów ogólnokrajowych. Na zdjęciu z prawej: jedna z budapeszteńskich modelarni lotniczych.

Foto: Repiles

28 CYLINDRÓW I 3500 KM

WIKTOR STYBURSKI

Konstruktorzy silników muszą tworzyć coraz to nowsze konstrukcje. Naczelnym hasłem staje się: jak najwięcej mocy z jednego kilograma ciężaru silnika!

Obciążenie silnika maleje 1 kg/1 KM, 0,8 kg/1 KM. Silniki o mocy 300 KM i ciężarze 230 kg nie są już żadną rewelacją. Zaczynają się pojawiać układy wielkich mocy. Sprężarka i możliwie duża ilość cylindrów. Buduje się silniki 16, 18 a nawet 24 cylindrowe. Oczywiście umieszczenie wszystkich cylindrów w jednym rzędzie dałoby zbyt długi silnik. Aby zaoszczędzić miejsca stawia się je w dwóch lub trzech rzędach. Są to silniki o układzie V.

Silniki gwiaździste oczywiście nie pozostają w tyle. Aby osiągnąć większą moc, konstruktorzy wpadli na wspaniały pomysł: połączyli ze sobą 2 silniki. W ten sposób powstały tzw. podwójne gwiazdy. Dla lepszego chłodzenia druga gwiazda jest skręcona o pewien kąt, tak, aby jej cylindry przypadły między cylindrami gwiazdy pierwszej. Poważną zaletą tych silników jest ich mniejszy ciężar (brak specjalnej instalacji chłodzenia). Niestety, za mały ciężar trzeba zapłacić w tym przypadku dużym oporem czołowym (co jest niemile widziane przez konstruktora płatowców).

Wśród układów wysokiej mocy spotykamy kilka tak ciekawych konstrukcji, że zasługują one na specjalne omówienie.

Np. silnik Hispano-Suiza, jest to tzw. układ H. Silnik ten posiada 2 odrębne rzędy przeciwległych cylindrów, dwa wały korbowe z których ruch jest przenoszony przy pomocy specjalnego reduktora na wał śmigła. Moc tych silników dochodziła do 1800 KM.

Ciekawy jest silnik DB 601, sprzężony z 2 silników DB 600 konstrukcji V o mocy 1200 KM każdy, połączonych specjalnym reduktorem. Każdy z tych silników mógł w razie defektu pozostałego, napędzać śmigło samodzielnie.

Aby dać czytelnikom przykład jak daleko może zabłądzić myśl konstruktorska, wystarczy podać silnik Jumo 205. Jest to silnik typu Diesla, wtryskowy, na paliwo ciężkie. Ten typ silnika nazywamy „bokser z przeciwbieżnymi tłokami". Widzimy, że ruch przenoszony był tu przez 2 wały korbowe i reduktor, na wał śmigła. Silnik ten z uwagi na dość trudną i skomplikowaną konstrukcję nie był szerzej stosowany w lotnictwie.

Rozpatrzmy więc poznane dotychczas typy silników i spróbujmy wytypować silnik najbardziej dla lotnictwa odpowiedni.

Jeśli weźmiemy pod uwagę silniki najczęściej stosowane, to zobaczymy tu typowy układ V o 12 lub 18 cylindrach i mocy do 1800 KM. Silniki tego typu są stosowane w najlepszych radzieckich bojowych maszynach jakimi bezprzecznie są „Iły" i „Jak". Nie należy jednak sądzić, że silniki gwiaździste zostały na szarym końcu, wprost przeciwnie. Układy największych mocy znajdują się właśnie między silnikami gwiaździstymi. Jako przykład można podać radziecki silnik M82 podwójna gwiazda o mocy 1850 KM, używany na płatowcach Ła5 i TU2, lub silnik M71 o mocy 2100 KM montowany na płatowcu Mig 5. Największym dotychczas zbudowanym silnikiem jest 28 cylindrowa poczwórna gwiazda o mocy 3500 KM. Ciężar tego silnika wynosi 1600 kg, całkowita długość 2,5 m, obciążenie 0,25 kg/1 KM, co jest wielką zdobyczą, jeśli porównamy silnik braci Wright i jego 7 kg/1 KM. Silniki takie należą jednak do wyjątków i właściwie w praktyce nie znajdują większego zastosowania. Moc tę należy uważać za szczytową dla silników tłokowych. Przeciętna moc nowoczesnego myśliwca wynosi 1 800 — 2 000 KM i w tych granicach są utrzymane niemal wszyskie silniki dużej mocy.

A teraz zadajmy sobie pytanie, nad którym wielu konstruktorów spędzało bezsenne noce: silnik rzędowy czy gwiaździsty? Jesteśmy w położeniu owego przysłowiowego osiołka, któremu „w żłoby dano".... silnik gwiaździsty i silnik rzędowy! I to pachnie małym ciężarem, dobrym chłodzeniem, dużą mocą i to nęci małym oporem czołowym, łatwym dostępem, prostotą konstrukcji. Jak widać, trudno się naprawdę zdecydować, trzeba by chyba podzielić los owego osiołka. Jednakże, gdzie dwóch sie bije tam trzeci... jest silnik odrzutowy!

Długoletnia rywalizacja między silnikami zakończyła się w sposób dość nieoczekiwany. Na widownię wszedł silnik odrzutowy. Połączył on w sobie zalety obu poprzedników. Ma małą powierzchnię czołową (a co za tym idzie, mały opór czołowy), mniejszą nawet niż silnik rzędowy. Dużą moc, większą niż największy silnik gwiaździsty. Największa moc silnika tłokowego sięga 3500 KM, podczas gdy silniki odrzutowe o mocy równoważnej 5000 KM nie są żadną rewelacją. Toteż silniki odrzutowe są coraz szerzej stosowane w lotnictwie. Oczywiście nie ma mowy, aby (jak sobie to niektórzy „znawcy" wyobrażają) silniki tłokowe wyszły całkowicie z użycia. Są one bardziej korzystne od odrzutowych przy prędkościach do 600 km/godz. Przy większych prędkościach mają przewagę silniki odrzutowe.

CZY WIECIE, ŻE...

...5 000 KM uważa się za nieprzekraczalną granicę mocy lotniczych silników tłokowych. Natomiast dla silników turbinowych granicy powiększenia mocy na razie nie ma.

●

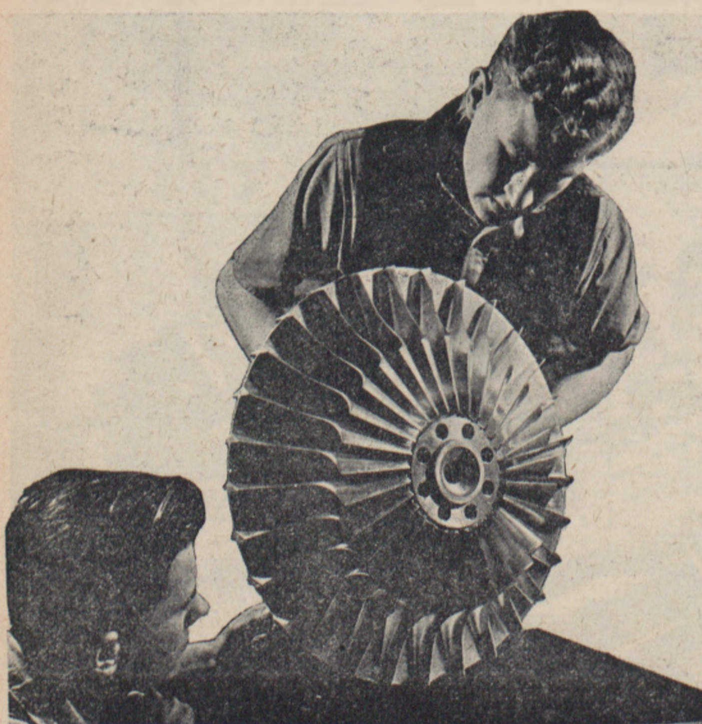
...największą dotychczas moc 10 000 KM ma lotniczy silnik turbinowy z wielostopniową sprężarką osiową i wielostopniową turbiną spalinową. Pozostała energia spalin wykorzystywana jest dla uzyskania dodatkowego ciągu.

●

...zużycie paliwa dla silników tłokowych (dla przyjętych warunków szybkości samolotu 480 km/godz i sprawności śmigła 80%) wynosi ok. 230 g/KM/godz (czytaj 230 gramów na konia mechanicznego na godzinę), zaś w silniku strumieniowym aż 550 g/KM/godz. Jednak w pierwszym wypadku używa się wysokooktanowej benzyny lotniczej, w drugim zwykłej nafty, która jest o wiele tańsza.

●

...stosunek ciężaru do mocy w silnikach tłokowych (2 000 — 3 000 KM) wynosi 0 45 — 0 590 kg/KM, zaś w silnikach strumieniowych zaledwie 0 115 kg/KM. Silnik strumieniowo - odrzutowy jest czterokrotnie lżejszy od równoważnego mu silnika tłokowego!



Wirnik sprężarki jest najbardziej precyzyjną częścią silnika strumieniowo — odrzutowego.

LOTNICTWO POLSKIE

(ciąg dalszy)

Przystępujemy do nauki drugiej części tematu pt. „Lotnictwo polskie". W poprzednich numerach SiM-u wyjaśniliśmy Wam kolejno, co powinniście wiedzieć o Lidze Lotniczej, jak opanować tak obszerny temat, jakim jest historia lotnictwa ZSRR oraz rozpoczęliśmy poznawanie dziejów lotnictwa polskiego w jego początkowym okresie. Obecnie — pragniemy pomóc Wam w opanowaniu i głębokim zrozumieniu historii lotnictwa polskiego w czasie od zakończenia pierwszej wojny światowej do końca września 1939 roku.

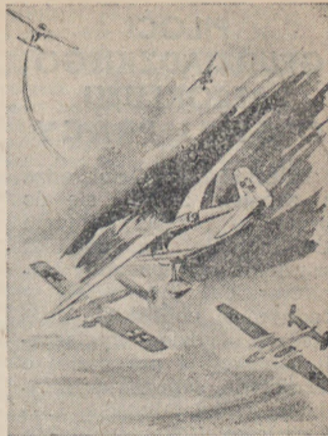
Okres między dwiema wojnami był dla polskiego lotnictwa trudnym, ciężkim etapem rozwoju. Tragedia Polski przedwrześniowej, która polegała na tym, że reakcyjny rząd obszarników i kapitalistów związał swe plany z przyszłą wojną przeciw Związkowi Radzieckiemu i stał się tym samym jawnym partnerem faszystowskich Niemiec — dotknęła także lotnictwo. Było ono traktowane po macoszemu, w tym samym stopniu co w ogóle sprawa obrony państwa. Sanacyjny rząd, gnębiący masy ludowe — nie dbał o stworzenie podstaw dla rozwoju własnej siły obronnej. Kraj, pogrążony w zacofaniu gospodarczym, uzależniony na skutek machinacji rządu od sfer międzynarodowego kapitalizmu, spychany był w przepaść przez obóz polskiej reakcji.

Sfery rządzące stale dawały dowody karygodnego lekceważenia roli lotnictwa wojskowego i cywilnego, nie chciały uznać wielkiej wagi jego zadań, nie liczyły się z jego potrzebami. W przemyśle lotniczym bezkarnie żerowali i bogacili się spekulanci — kapitaliści, właściciele fabryk samolotów. Prowadzili oni gospodarkę rabunkową, obliczoną na wyciągnięcie maksymalnych zysków — do własnej kieszeni. Pozwalając rodzimym kapitalistom na prowadzenie szkodliwej roboty, sanacyjny rząd związał się jednocześnie z kołami zagranicznych, wrogich narodowi polskiemu kapitalistów, od których zakupywał dla lotnictwa przestarzałe typy samolotów. Transakcje te przynosiły Polsce ogromne straty.

Zamęt, dezorganizacja, złodziejstwo i szpiegostwo — jakie panowały w lotnictwie, miały swe źródło w całości zdradzieckiej polityki przedwojennych rządów Polski, które wydały swój kraj na żer obcym i rodzimym kapitalistom. Stosunki te, tolerowane i podtrzymywane przez sfery rządzące, jak najpełniej odpowiadały celom międzynarodowej reakcji, której oczywiście tylko zależało na tym, aby Polska nie posiadała siły obronnej.

Musicie jednak wiedzieć, że w odróżnieniu od rządu, którego postępowanie było zbrodnią wobec narodu polskiego i zdradą jego interesów — byli w Polsce ludzie, którzy wytrwale i z najwyższym entuzjazmem pracowali dla dobra polskich skrzydeł. Wielu zdolnych konstruktorów, naukowców i pilotów ofiarnie pracowało nad rozwojem lotnictwa, bez pomocy i poparcia władz, wbrew celowo czynionym im trudnościom.

Zapamiętajcie nazwiska ludzi, których czyny na zawsze jaśnieć będą na kartach historii polskiego lotnictwa: porucznika pilota Bolesława Orlińskiego, który wykonał w r. 1926 długodystansowy przelot z Polski do Tokio (Japonia), a potem na maszynie z obciętymi częściowo wskutek wypadku płatami dotarł z powrotem do Warszawy, majora pilota Idzikowskiego, który na samolocie zasługującym na miano „latającej trumny" — usiłował dwukrotnie przelecieć Atlantyk (r. 1929), kapitana pilota Stanisława Skarżyńskiego — który 8 maja 1933 r. na maleńkim samolocie sportowym przeleciał południowy Atlantyk, przebywając przestrzeń 3 670 km w ciągu 20 godzin i 15 minut. Pamiętajcie o postaciach pilotów Żwirki i Wigury, którzy swymi zwycięstwami w międzynarodowych zawodach lotniczych przysporzyli chwały polskim skrzydłom i udowodnili, na jak wielkie osiągnięcia może zdobyć się polski pilot.



Osiągnięcia te jednak nie świadczyły o planowym rozwoju lotnictwa, które miałoby w swym zapleczu silny przemysł lotniczy, związany z ogólnym przemysłem kraju. Wyczyny naszych pilotów, wysiłki konstruktorów — nie mogły zrównoważyć tego, że Polska pozbawiona była floty powietrznej i przemysłu lotniczego.

W chwili wybuchu wojny lotnictwo polskie było do niej nieprzygotowane. Świadczy o tym choćby proste zestawienie cyfrowe: przeciwko 4 500 nowoczesnym samolotom niemieckim lotnictwo polskie mogło wystawić około czterystu maszyn bojowych, w większej części przestarzałych, nie dorównujących niemieckim pod względem technicznym.

Fakt ten nie świadczy bynajmniej o tym, że polscy konstruktorzy nie potrafili budować maszyn bardzo dobrej jakości, nowoczesnych. Z początkiem wojny stały w halach fabrycznych prototypy doskonałych samolotów różnych kategorii, jak myśliwiec „Jastrząb" o szybkości 400 km/godz i silnym uzbrojeniu, bombowce — „Sum" i „Miś", wzorowo opracowane: „Lampart" i „Sokół". Niestety — były one tylko prototypami, pojedynczymi egzemplarzami i nigdy nie wzbiły się do walki. Była to wina zdradzieckiego rządu, od dawna kumającego się z hitlerowskimi Niemcami.

Z chwilą rozpoczęcia wojny rozproszone po poszczególnych armiach samoloty polskie natknęły się na olbrzymią nawałę samolotów hitlerowskich. Zaczęła się zaciekła, bohaterska walka, w której na jeden polski samolot przypadało 12 samolotów wroga, szybszych, lepiej uzbrojonych i nowocześniejszych. Krew polskich pilotów, ich męstwo i pogarda śmierci z jaką szli do boju — nie mogły jednak wydrzeć hitlerowcom panowania w powietrzu i obronić miast i wsi od niszczycielskich bombardowań. Śmiercią załóg polskich samolotów, walczących z przytłaczającą przewagą wroga, śmiercią tysięcy mieszkańców kraju, których nie mogły obronić nieliczne polskie samoloty — zapłaciła Polska za zdradziecką politykę reakcyjnego dowództwa, które nie zadbało o odpowiednią rozbudowę lotnictwa. Utratą niepodległości zapłacił polski naród za zdradę reakcyjnego rządu.

Udział lotnictwa w kampanii wrześniowej stanowi piękną kartę w historii polskich skrzydeł. Uczcie się, Koledzy, o tym, jak piloci nasi w najcięższych warunkach dawali dowody wielkiego męstwa i bijąc się po bohatersku z wrogiem, zaprzestali walki dopiero wtedy, gdy nie było już na czym latać. Materiały do przeprowadzenia wykładów znajdziecie w książce „Samoloty w walce" (ostatni rozdział) oraz w broszurce pt. „Lotnictwo Polski Ludowej" (rozdział II), wydanej przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej w r. 1950. Czas przeznaczony na opanowanie tej części tematu — wynosi 1 godz. Za tydzień przystąpimy do nauki o Odrodzonym Lotnictwie Polskim.

ZAR



PILOCI GRUDZIĄDZKIEGO AEROKLUBU O SWEJ PRACY

Piloci LL z Grudziądza z zapałem zabrali się do pracy w rozpoczynającym się sezonie na odcinku szkolenia i propagandy lotnictwa. Nie brakło ich w żadnym z pobliskich miasteczek, gdzie wygłaszali prelekcje i pogadanki o lotnictwie, zapoznając młodzież z działalnością Ligi Lotniczej. W aeroklubie odbywa się teoretyczny kurs pilotażu silnikowego dla pilotów, prowadzony przez dobrze przygotowaną kadrę instruktorów: Edwarda Steina, Tadeusza Rucińskiego, Romana Dryję oraz mechaników: Gwizdałę, Szczutkowskiego i Zaborowskiego.

Kierownikiem kursu jest kol. Zygmunt Klimczuk.

Na terenie miasta piloci organizują Koła LL przy szkołach i zakładach pracy. Na szeroką skalę przeprowadza się akcję werbunkową do szkół lotniczych.

Podczas wyświetlania filmu „Pierwszy start" kol. Henryk Kwitt przed każdym seansem wygłaszał krótką pogadankę o lotnictwie.

W widocznym miejscu na jednej z najbardziej ruchliwych ulic Grudziądza piloci LL umieścili gablotkę. Znajdują się w niej zdjęcia, które obrazują rozwój i pracę Odrodzonego Lotnictwa Polskiego i krajów demokracji ludowej.

Każdy z pilotów jest opiekunem jednego, a często nawet dwóch Kół Ligi Lotniczej w mieście lub na wsi. Do najlepiej pracujących Kół LL należy koło przy Państwowym Liceum im. Jana III Sobieskiego, którym opiekuje się doświadczony i zamiłowany pilot, prof. Czesław Szachnitowski. Opracowuje on obecnie nową wystawę lotniczą.

Pracą grudziądzkiej modelarni kieruje instr. Jan Michalski. Obecnie trwają przygotowania do udziału w tegorocznych zawodach modeli latających. Coraz to nowe i lepsze modele wychodzą spod rąk naszych modelarzy.

koresp.
ZBIGNIEW BOGUŃ
z Grudziądza

RZESZOWSKA ESKADRA MELDUJE:

W ramach podjętych przez naszą eskadrę zobowiązań założyliśmy trzy nowe koła Ligi Lotniczej (w tym jedno ponad przewidziany plan) przyjęliśmy 300 nowych członków objęliśmy opiekę nad miejscowymi kołami LL. Popularyzując lotnictwo wśród społeczeństwa wygłosiliśmy 20 pogadanek o tematyce lotniczej, zwerbowaliśmy 35 nowych kandydatów na kursy w pilotażu szybowcowym i silnikowym. Zobowiązania nasze wykonaliśmy w 130 procentach.

WŁADYSŁAW KÓŁECZKO
ze Stalowej Woli

Gdy mechanik lotniczy oliwi zegarek...



CO POSTANOWILI POCZTOWCY Z ODDZIAŁU LL W KRAKOWIE

Na Walnym Zgromadzeniu Oddziału Pocztowego Ligi Lotniczej w Krakowie zebrani podjęli następujące zobowiązania:

zorganizowanie prenumeraty indywidualnej czasopism lotniczych dla wszystkich członków L. L.

zorganizowanie masowego kolportażu SiMu i Skrzydlatej Polski przez listonoszy — członków Ligi Lotniczej. Zebrani wezwali do podobnych zobowiązań inne Oddziały Pocztowe L. L. przy dyrekcjach Okręgowych Poczt i Telegrafów w Polsce.

JAK PRACUJE MODELARNIA LL W CHORZOWIE



Modelarnia mieści się w szkole ogólnokształcącej w Chorzowie — Batorym. Dawniej liczyła około 30 członków, obecnie przeszło 50. (Skutki filmu „Pierwszy start"!) Mamy dwa pomieszczenia, z których jednym jest sala warsztatowa, a drugim lokal biurowy. Pomieszczenia te, mimo licznych zalet mają jedną wielką wadę. Polega ona na tym, że w czasie deszczu woda dostaje się do modelarni i niszczy pracę włożoną w budowę modeli. Obecnie mamy już zagwarantowane nowe pomieszczenie, które nie będzie zagrażało modelarzom utopieniem.

Pod fachowym okiem instruktora Józefa Zdrzałka budujemy modele. Przeszło 80% modelarzy prenumeruje SiM. Na temat przeczytanych artykułów odbywają się często dyskusje. Oczekujemy z niecierpliwością wiosny, gdyż mamy już przygotowane modele. W budowie ich wzorujemy się na modelarzach ZSRR. Korzystamy z rad i wskazówek zawartych w SiM-ie i w książce Mikłaszewskiego „Modele latające". Niedawno otrzymaliśmy nowy komplet narzędzi, a materiału jest pod dostatkiem.

W 1950 r. zbudowaliśmy przeszło 50 modeli. Nasza ekipa brała udział w ogólnopolskich zimowych zawodach modeli latających. W czasie tygodnia LL zorganizowaliśmy pokazy modeli na uwięzi, a następnie zawody modelarskie pomiędzy naszą modelarnią, a dwoma innymi. W czasie koleżeńskich zawodów modeli latających w Raciborzu, nasi przedstawiciele zajęli pierwsze i trzecie miejsca. Należy zaznaczyć, że nie było wówczas ani takiej ilości modelarzy, ani takich materiałów, jakie posiadamy obecnie. Spodziewamy się, że w bieżącym roku będziemy mieli znacznie lepsze wyniki.

Obecnie praca idzie doskonale. Świadczy to o tym, że Liga Lotnicza staje się coraz potężniejszą organizacją, która potrafi zapewnić swoim placówkom i członkom jak najdalej idącą pomoc.

BEKIER ANDRZEJ
Chorzów

DLACZEGO W WOŁOMINIE NIE MA MODELARNI?

W roku 1949 powstało Koło Ligi Lotniczej w Wołominie. Koło pracowało bardzo aktywnie, wzbudzając wśród miejscowego społeczeństwa szerokie zainteresowanie dla spraw lotnictwa.

Niestety, po wybraniu nowego przewodniczącego, praca w naszym kole ustała. Kol. Rossa, przewodniczący Koła nie przeprowadził od maja 1950 roku ani jednego zebrania. Nie zrobił także nic, aby zorganizować modelarnię. Mimo wielokrotnych próśb członków Koła, modelarni nie mamy, a modele budujemy w prywatnych mieszkaniach bez odpowiednich narzędzi i materiałów. Błąkamy się jak bezdomne dzieci, a przecież ktoś powinien nam pomóc!

koresp.
EUGENIUSZ WARDAK
Wołomin

Koledzy, jak najprędzej zwróćcie się do gminnego Zarządu ZMP i zapewnijcie sobie jego pomoc w zaktywizowaniu Waszego Koła. Razem z Waszymi kolegami ZMP-owcami na pewno ruszycie pracę Koła z martwego punktu.

A teraz parę słów pod adresem Stołecznego Oddziału LL.

Zostawianie Koła LL w Wołominie bez żadnej opieki, nie reagowanie na prośby jego członków — nie może mieć miejsca. Tego rodzaju zaniedbanie źle świadczy o pracy Zarządu Oddziału.

Na sytuację, jaka panuje na terenie LL w Wołominie, zwracamy uwagę Warszawskiego Okręgu LL. Nie można dopuścić do tego, aby społeczeństwo Wołomina przestało się interesować sprawami lotnictwa na skutek złej organizacji pracy LL w tym mieście.

(red)



Przystępujemy obecnie do udzielania odpowiedzi indywidualnych. Na „pierwszy ogień“ idzie list kol. **HENRYKA PAJĄKA z majątku PGR Krosino.** Macie kolego słuszność pisząc w swym liście, że w lotnictwie nie ma i nie może być miejsca dla młodzieży szukającej w lataniu wyłącznie źródła „silnych wrażeń“, okazji do wyżycia się i rozrywki. Kadrą naszego ludowego lotnictwa jest i musi być nie młodzież spod znaku „ucze ania w mandolinę“, przykrótkich wąskich spodni oraz tyrolek na podwójnej „słoninie“, a właśnie — jak piszecie — „młodzież o twardych rękach od pługa i młota“, świadoma zadań i celów naszej organizacji. Liga Lotnicza nie potrzebuje paniczyków. Liga Lotnicza czeka na takich ludzi jak Wy, jak Wasi koledzy i setki Wam podobnych.

Nie możecie mieć jednak pretensji, że nie zostaliście przyjęci na kurs szkolenia silnikowego. Posiadanie wykształcenia 9 klas szkoły podstawowej jest konieczne. Dlatego też radzimy Wam uczyć się. Uczyć się i jeszcze raz uczyć się! Podanie o przyjęcie na kurs pilotażu silnikowego możecie złożyć w roku przyszłym. Tymczasem zaś, macie wszelkie dane na ukończenie kursu pilotażu szybowcowego. Przyda się to Wam z pewnością. A więc — składajcie podanie. (Nie zapominajcie w nim nadmienić o tym, jakie miesiące są dla Was najwygodniejsze).

Mamy wrażenie, że jako aktywny ZMP-owiec weźmiecie sobie tych parę rad do serca i nie opuszczając rąk zabierzecie się do pracy nad uzupełnieniem swego wykształcenia. Dziękujemy za miły list i życzymy „mewki“ pilota szybowcowego! Powyższe rady stosują się także do kol. **KAZIMIERZA SZARAMY z Kraśnika.**

Kol. **MIKOŁAJA MIROŃCZYKA** zapytującego o to, gdzie należy się starać o zaświadczenie obywatelstwa polskiego informujemy, że wydaje je Miejska (lub Powiatowa) Rada Narodowa, natomiast świadectwo o niekaralności otrzymacie we właściwym Sądzie Grodzkim. Informacje dotyczące sposobu zamówienia brakujących Wam numerów SiM-u znajdziecie na ostatniej stronie naszego pisma (u dołu w ramce).

Nasza pilna czytelniczka kol. **MARYSIA STANISZEWSKA z Grudziądza** martwi się, że nie otrzymuje zawiadomienia o przyjęciu jej na szkolenie szybowcowe.

— Nie ma się co martwić! Zawiadomienie przyjdzie „w swoim czasie momentalnie“! Kandydatów na szkolenie jest tak wielu, że trudno jest wszystkim równocześnie odpowiedzieć. Odnośnie innych pytań odpowiadamy: kurs teoretyczny połączony jest z praktycznym. W oczekiwaniu na zawiadomienie radzimy nie tracić czasu, lecz zabrać się natychmiast do nauki w ramach „Kursu wstępnych wiadomości lotniczych“ (materiały: patrz SiM, dział „Uczymy się w Kołach LL“). Może przez ten czas założycie także w Waszej szkole Koło LL? To nic trudnego. O tym, jak to zrobić pisaliśmy w poprzednich naszych „Pocztach“. A więc — głowa do góry koleżanko Marysiu!

A teraz z innej beczki: Kol. **„KW“ z Wrocławia** ma wątpliwości, czy syn „granatowego policjanta“ może być pilotem silnikowym. (Policja przed wojną, za czasów sanacji i w czasie okupacji hitlerowskiej nosiła granatowe mundury. Jej funkcjonariusze, wysługując się swym mocodawcom, byli znienawidzeni przez społeczeństwo).

Kolego! O wartości człowieka decyduje jego praca, udział w życiu społecznym, poziom uświadomienia politycznego. Praca dla ojczyzny jest dziś najwyższą wartością i ona właśnie jest miernikiem oceny. Jako członek ZMP swą aktywnością powinniście wykazać wysoki poziom wyrobienia ideologicznego. Wasza praca w brygadzie SP, gdzie zostaliście zaszczytnie wyróżnieni, świadczy również o Waszej wartości. Fakt, że jesteście pilotem szybowcowym świadczy o tym, że swoją postawą i pracą zasłużyliście na miano pilota. Pracujcie nadal tak, by stać się godnym dopuszczenia do nauki pilotażu silnikowego.

Mimo, że do zakończenia roku szkolnego, a co za tym idzie, do chwili gdy świeżo upieczeni maturzyści opuszczą mury swych szkół, jest jeszcze daleko, do redakcji SiM-u napływa spora ilość listów z zapytaniami o warunki przyjęcia na uczelnie o charakterze techniczno - lotniczym. Świadczy to o rosnącym zainteresowaniu techniką lotniczą wśród Czytelników naszego pisma.

W poprzednich numerach SiM-u zamieszczaliśmy już kilkakrotnie dane dotyczące warunków przyjęcia na uczelnie różnego typu, jednak uczynimy to raz jeszcze gwoli zadowolenia i pożytku wielu naszych przyjaciół. Oto one:

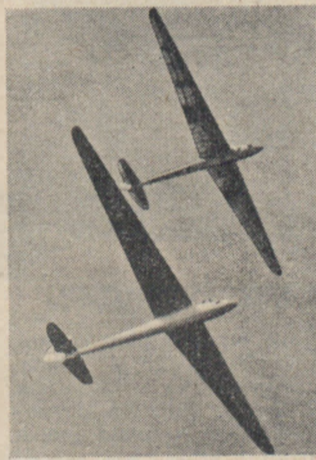
Ubiegający się o przyjęcie do Państwowych Liceów Mechaniczno-Lotniczych muszą mieć ukończone 15 lat życia oraz 9 klas szkoły podstawowej. Nauka w Liceum trwa trzy lata, **a po zdaniu egzaminów dyplomowych otrzymuje się tytuł technika - mechanika lotniczego.** Po ukończeniu Liceum dyplomant otrzymuje skierowanie do pracy w przemyśle lotniczym lub w lotnictwie.

Ubiegający się o przyjęcie na wyższe studia techniczno - lotnicze muszą mieć ukończone 11 klas szkoły podstawowej (lub równorzędne wykształcenie zawodowe) oraz 18 lat życia. Nauka trwa trzy lata, a po zdaniu egzaminów dyplomowych i po odbyciu obowiązującej praktyki otrzymuje się tytuł inżyniera - mechanika lotniczego. Dyplomanci wyższych uczelni mają możność dalszej nauki na tzw. kursach magisterskich, po ukończeniu których otrzymują tytuł inżyniera-magistra. Po ukończeniu wyższej uczelni otrzymuje się skierowanie do odpowiedniej pracy. Nauka, zarówno w liceach jak i na wyższych uczelniach jest bezpłatna. W uzasadnionych wypadkach Państwo udziela bezzwrotnych stypendiów pieniężnych i mieszkaniowych, które zapewniają młodzieży niezbędne warunki do nauki.

Bliższych informacji udzielają Miejskie i Powiatowe Zarządy ZMP oraz dyrekcje i dziekanaty wymienionych zakładów naukowych.

Na terenie kraju istnieją dwa Licea Mechaniczno-Lotnicze, a mianowicie: w Warszawie przy ul. Hożej 88 oraz w Bielsku. Wyższa uczelnia posiadająca wydział lotniczy jest Szkoła Inżynierska im. H. Wawelberga i S. Rotwanda w Warszawie przy ul. Św. Andrzeja Boboli 14 oraz Politechnika Wrocławska. Ponadto w bieżącym roku akademickim wydziały lotnicze mają powstać przy wszystkich zakładach politechnicznych w kraju.

Informacje te dotyczą: **LUDWIKA KIJAŃSKIEGO, BOGUSŁAWA MORAWSKIEGO, JANA KWIATKOWSKIEGO, R. B. z Kielc, ALEKSANDRA GRZYBCZYKA, MIROSŁAWA ŚWIDWIŃSKIEGO, DANUTY KAMIŃSKIEJ i MONIKI CZAHOROWSKIEJ, LEONA BRETTSCHNEIDERA i BOGUSŁAWA STEINBORNA** oraz **„SĘPA“, „MAJSTRA KLEPKI“ i „MŁODEGO KONSTRUKTORA“.**



Ponadto kol. **JERZEGO KRZELOWSKIEGO** informujemy, że jeśli zostanie powołany do odbycia służby wojskowej, może się starać drogą służbową o przeniesienie do tzw. Kompanii Akademickiej. Umożliwi mu to studia w obranym kierunku. Jednakże w zasadzie, jeżeli zdacie egzaminy wstępne na wyższą uczelnię, to jako student możecie otrzymać odroczenie służby wojskowej.

Piszecie, że w Jędrzejowie nie ma żadnej placówki Ligi Lotniczej. Radzimy Wam założyć Koło LL (skorzystajcie ze wskazówek zamieszczonych odnośnie tej sprawy w kilku poprzednich „Pocztach lotniczych“). Zastanówcie się nad tym. Życzymy powodzenia.

Wyjaśniamy teraz pewne nieporozumienie. Mianowicie koledzy **MIROSŁAW KUDŁOWICZ i MATEUSZ ŚWIĘCICKI** zgłosili się do Toruńskiego ALL o przyjęcie ich na kurs szkolenia silnikowego. Prośbę ich odrzucono.

Po pierwsze: trafiliście pod zły adres. Podania o przyjęcie na szkolenie wraz z dokumentami składa się w Powiatowych lub Miejskich Zarządach ZMP. Po drugie: istota nieporozumienia jest prawdopodobnie przypuszczenie kierownictwa aeroklubu, że chcecie zostać jego członkami, co oczywiście jest niemożliwe (nie jesteście ani pilotami szybowcowymi, ani silnikowymi). Jeśli chodzi o wiadomość zamieszczoną w SiM-ie mówiącą o tym, że **wyjątkowo w tym roku** można starać się o przyjęcie na kurs pilotażu silnikowego nie mając ukończonego kursu szybowcowego, **to stanowczo stwierdzamy prawdziwość zawartej w niej treści.**

Dziękujemy za pozdrowienia.

Uwaga kolego **MIECZYSŁAWIE ZAWADA! Piszecie, że złożyliście podanie o przyjęcie na szkolenie silnikowe w Bielsko-Bialskim ALL. Postąpiliście więc fałszywie!** Pisaliśmy przecież wielokrotnie że podania w tej sprawie należy składać **wyłącznie w Zarządach Powiatowych lub Miejskich ZMP.** Nie dziwcie się więc, że nie otrzymaliście do tej pory odpowiedzi. Radzimy uważniej czytać SiM!

Odpowiemy teraz na kilka pytań, zadanych nam przez kolegów **LEONA DANIELA** oraz **MIROSŁAWA SZYMAŃSKIEGO.** Po ukończeniu kursu szybowcowego pierwszego i drugiego stopnia możecie wszcząć starania o przyjęcie do OSL. Radzimy jednak ukończyć najpierw trzeci stopień wyszkolenia szybowcowego oraz kurs pilotażu silnikowego. Odnośnie drugiego Waszego pytania wyjaśniamy, że Liga Lotnicza nie kieruje swych członków do Liceów Mechaniczno- Lotniczych. Jednakże piloci LL mają pierwszeństwo przy zapisach do tych szkół. Na badania lotniczo-lekarskie dostaniecie koledzy odpowiednie skierowania. Kursy spadochronowe organizowane są przez Ligę Lotniczą. Po bliższe informacje radzimy zwrócić się do najbliższego Oddziału Powiatowego lub Miejskiego LL.

Koledze **ZYGMUNTOWI SKIERBISZEWSKIEMU,** zapytującemu czy może w ramach SP odbyć szkolenie lotnicze, odpowiadamy, że szkolenie to już od dawna przejęła Liga Lotnicza. W związku z tym Wasze starania są bezcelowe. Radzimy załatwić tę sprawę przez LL.

Poważne zmartwienie ma kol. **WADZIM FIDZIUKIEWICZ,** który uczęszcza do pierwszej klasy Technikum Mechanicznego w Białymstoku. Rodzice chcą odebrać go ze szkoły i zmusić do pracy **w gospodarstwie** rolnym, do czego on nie ma wcale zamiłowania.

Drogi kolego! Sytuacja jest rzeczywiście dość nieprzyjemna, jednakże upór Waszych rodziców wydaje nam się niezrozumiały. Radzimy Wam wytrwale się uczyć. Sądzimy, że wyniki Waszej pracy przekonają w końcu rodziców, że odebranie Was ze szkoły odbiłoby się szkodliwie na Waszej przyszłości. Pracujcie także nadal w LL. Mamy nadzieję, że uda Wam się w końcu pokonać uprzedzenie rodziców. Jeżeli warunki materialne Waszych rodziców nie zmuszają ich do odebrania Was ze szkoły, to chyba dadzą się przekonać. Nie upadajcie na duchu — wytrwała praca musi dać pozytywne wyniki!

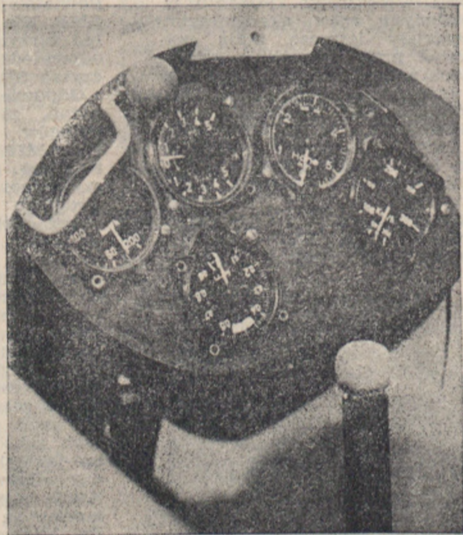
Koledze **LESŁAWOWI KAMIŃSKIEMU** radzimy nadal pilnie się uczyć. Macie jeszcze dwa lata czasu, aby móc przystąpić do szkolenia szybowcowego. Radzimy nie tracić czasu i tymczasem przerobić Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych w ramach szkolenia w Kole LL, a także brać czynny udział w życiu modelarni. Pomoże to Wam w przyszłości w zdaniu egzaminu na szkolenie szybowcowe. Dziękujemy za miły list.

RAY



PRZEZ LOTNICZE OKULARY

KABINA SZYBOWCOWA



Szybowiec wyczynowy musi być wyposażony w komplet przyrządów pokładowych, które ułatwiają wykonywanie lotów. Na tablicy przyrządów widzimy (od lewej) szybkościomierz do 200 km/godz, wariometr — do 5 m/sek, wysokościomierz i drugi szybkościomierz — do 400 km/godz. U dołu umieszczony jest wysokościomierz precyzyjny (do startu i lądowania).

NOWE WYDAWNICTWA LIGI LOTNICZEJ

Ostatnio nakładem Zarządu Głównego Ligi Lotniczej wydane zostały dwa plany modelarskie.

Plany te wykonane w skali 1:1, zaopatrzone we wszystkie instrukcje wykonawcze, zostały wydane bardzo starannie w technice offsetowej na dobrym papierze.

Plan pierwszy zawiera rysunek szybowca kadłubowego „Amator" który to model został wprowadzony jako praca programowa w wyszkoleniu modelarskim.

Plan drugi zawiera rysunek modelu silnikowego na uwięzi „SiM". Jest to pierwszy tego rodzaju seryjnie wydany plan w Polsce. Model „SiM" został zaprojektowany na silnik „SiM-2-b", którym dysponują obecnie nasze modelarnie.

Oba modele zostały dobrze wypróbowane i plany ich stanowią dokładne odtworzenie oryginalnych modeli.

Wymienione plany są do nabycia we wszystkich Okręgowych Składnicach, a także w Ośrodkach Propagandy Ligi Lotniczej.

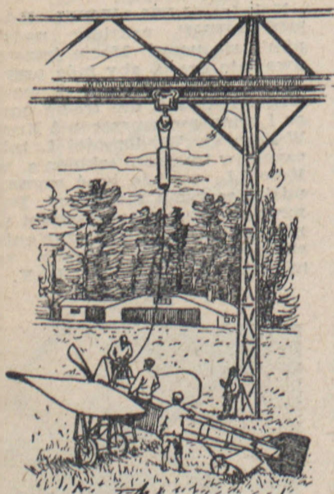
Wszystkie modelarnie zawiadamiamy, aby jak najszybciej zaopatrzyły się w oba plany — bo zawody za pasem.

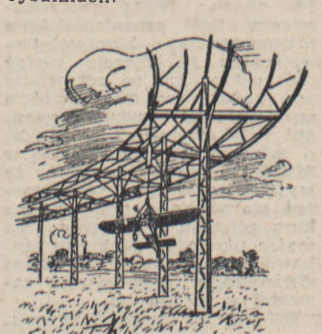
SZKOŁA LATANIA

Dawno, bardzo dawno, no, powiedzmy 40 lat temu, szkolenie pilotów — bohaterów podniebnych szlaków odbywało się „trochę" inaczej niż obecnie.

Pierwszy lot przypominał nieco zabawę w Luna-Parku. Kandydat na „awiatora" siadał do samolotu, który podwieszano na bloczku kilka metrów nad ziemią. Następnie po uruchomieniu silnika, co nieraz trwało bardzo długo, rozpoczynał się „lot".

„Awiodrom" składający się z powietrznego rusztowania wspartego na słupach pozwalał na loty aż do wyczerpania paliwa, no i nerwów pilota. Poszczególne fazy szkolenia widzimy na zamieszczonych rysunkach.





Bohdan Arct — EKIPA POKOJU. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa, 1950 Str. 119, ilustr. 5, cena zł 2.95. — Biblioteka Żołnierza.



Pamiętacie wszyscy zapewne z ubiegłego roku akcję pilotów Ligi Lotniczej w walce ze stonką ziemniaczaną. Akcja ta miała miejsce w okolicach Szczecina. Stonka ziemniaczana, zrzucona przez samoloty amerykańskich imperialistów na tereny Niemieckiej Republiki Demokratycznej, przedostała się przez morze na północno-zachodnie tereny Polski. Do walki z tym szkodnikiem stanęła cała okoliczna ludność, a szczególnie młodzież ZMP-owska i SP. Zmobilizowani zostali również piloci Ligi Lotniczej.

Książka, której treść osnuta jest na tle tych wydarzeń, opowiada o pracy pilotów LL w walce z chrząszczem „Colorado" (czyli inaczej stonką) na wybrzeżu, gdzie samoloty LL rozpylają proszek owadobójczy, kładąc pas zaporowy na odcinku od Kołobrzega do Szczecina.

Janek Walczak, student medycyny i zarazem pilot Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej przygotowuje się właśnie do egzaminów, kiedy dowiaduje się o barbarzyńskim czynie imperialistycznych piratów powietrznych. Na wybrzeżu alarm. Janek stawia się na wezwanie do aeroklubu i leci do Szczecina. Spotyka tam kolegów — pilotów. Ekipa pokoju, złożona z pilotów LL — rozpoczyna walkę ze stonką. Ale nie wszystko od razu poszło tak łatwo...

O tym, jak budowano lotnisko na przygodnej łące, o lotach nad brzegami morza, o starcie, dolocie i opylaniu, a wreszcie o zwycięstwie ekipy — dowiecie się już z samej książki. Dowiecie się, jak piloci Ligi Lotniczej, biorąc udział w akcji na rzecz naszej gospodarki narodowej, praktycznie realizują hasło: Ludowe lotnictwo w służbie mas pracujących — na straży pokoju!

Ciekawa akcja i żywy styl sprawiają, że książkę tę czyta się jednym tchem.

(kon)

LĄDOWANIE NA TRZY PUNKTY?!



Tak powinno wyglądać lądowanie na „trzy punkty" według zdania naszego Czytelnika „K.W." z Warszawskiego Aeroklubu LL, który nadesłał nam powyższe zdjęcie.

Nie wtajemniczonych informujemy że termin „trzy punkty" w gwarze lotniczej oznacza dwa koła podwozia i płozę, względnie kółko ogonowe. Stąd trzy punkty na fotografii przedstawiającej sztuczki cyrkowe słonia. Uśmiechnijmy się!

NASZA OKŁADKA

Tak wygląda jedna z wież spadochronowych LL.

WAŻNY TERMIN

Wszystkim czytelnikom SiM-u przypominamy, że termin nadsyłania odpowiedzi na Jubileuszowy Konkurs SiM-u upływa z dniem 30 kwietnia bieżącego roku.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65

Warunki prenumeraty:

miesięcznie	—	2 zł 40 gr,
kwartalnie	—	6 zł 60 gr,
półrocznie	—	12 zł 60 gr,
rocznie	—	24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres:

Państw. Przedsiębiorstwo Kolportażowe „R U C H" W-wa, Pl. Trzech Krzyży 16a

Zamówienia na pojedyncze egzemplarze i komplety czasopism lotniczych z lat ubiegłych, kierować na adres redakcji.

Zam. 597. 2-B-17297.